

# Lausunto Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelman MAL2023 – luonnoksesta sekä sen vaikutusten arviointiselostuksesta

Maakuntahallitus 15.05.2023 § 56  
802/07.00.04.00.00/2021

## Tiivistelmä

Maakuntahallitukselle esitetään, että se päättää antaa MAL2023-suunnitelmaluonnoksesta ehdotuksen mukaisen lausunnon, jonka päähuomiot ovat seuraavat:

- MAL-suunnitelmaluonnoksen visio ja tavoitteet (hiilineutraali, menestyvä ja hyvinvoiva) ovat kannatettavia ja samansuuntaisia Uusimaa-kaavan ja Uusimaa-ohjelman tavoitteiden kanssa.
- Ilmastotavoitteiden kannalta on huolestuttavaa, että suunnitelmaluonnoksen toimenpiteet liikenteen päästöjen vähentämiseksi ovat riittämättömiä.
- Sääntelyn ja tavoitteiden kiristyessä suunnitelman toimenpiteissä tulisi vielä nykyistä laajemmin huomioida ilmastonmuutos ja luonnon monimuotoisuuden heikentyminen.
- Uudellamaalla ja Helsingin seudulla on nyt ja tulevaisuudessa eniten asukkaita ja työpaikkoja Suomessa, ja täällä panostuksilla kestävään liikkumiseen saadaan suurin hyöty niin taloudellisesti kuin ilmastovaikutusten kannalta. Uudenmaan liitto korostaakin valtion merkittävää roolia joukkoliikenteen lipun hintojen alentamiseksi, palvelutason parantamiseksi sekä joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattamiseksi Suomen ainoalla kansainvälisen mittakaavan metropolialueella.

## Asian vireilletulo

Helsingin seudun liikenne (HSL) on 3.4.2023 pyytänyt lausuntoa MAL2023-suunnitelmaluonnoksesta sekä sen vaikutusten arviointiselostuksesta, joka on samalla SOVA-lain 8§:n mukainen ympäristöselostus. Lausunnon määräaika on 25.5.2023.

## Asian tausta

MAL2023-suunnitelmaluonnos muodostaa yleispiirteisen näkemyksen Helsingin metropolialueen tulevasta yhdyskuntarakenteesta, asumisesta ja liikennejärjestelmästä. Samalla suunnitelma on seudun lakisääteinen liikennejärjestelmäsuunnitelma. MAL 2023 -suunnitelma ilmaisee Helsingin seudun kuntien yhteisen tavoitetilan seudun kehityksestä vuoteen 2040 ja luo näkemystä vuoteen 2060 asti. MAL2023 päivittää edellisen MAL2019 -suunnitelman ja jatkaa näin seudun maankäytön ja liikennejärjestelmän suunnittelun perinnettä. Suunnitelma muodostaa lähtökohtia kuntien kaavoitukselle, asunto-ohjelmille ja liikennejärjestelmän kehittämiseksi.

Lausuntokierroksen palautteen pohjalta suunnitelmaa muokataan kesällä 2023, kunnes lopullinen suunnitelmaehdotus toimitetaan HSL-hallitukselle, HSYK:lle ja KUUMA-johtokunnalle päätöksentekoon. MAL 2023 -suunnitelma toimii Helsingin seudun kuntien puolelta lähtökohtana valtion ja kuntien väliselle 12-vuotiselle MAL-sopimukselle, jossa sovitaan tärkeimmistä lähivuosien maankäytön, asumisen ja liikenteen toimenpiteistä Helsingin seudulla.

Suunnitelmaluonnos ja arviointiselostus on valmisteltu tiiviissä yhteistyössä seudun kuntien kesken. Suunnitteluun ovat osallistuneet myös HSL, HSY, Uudenmaan liitto sekä valtion liikenne- ja ympäristöviranomaiset. Uudenmaan liitto on toiminut suunnittelussa asiantuntijaresurssina maankäytön, asumisen, liikenteen sekä vaikutusten arvioinnin teemoissa. Lisäksi Uudenmaan liitto ja Kuuma-kunnat ovat tehneet yhteistyösopimuksen, jonka puitteissa liitto on toiminut Kuuma-kuntien tukena projektin- ja aineistojenhallinnassa maankäytön ja asumisen osalta.

MAL2023-suunnitelman alueella on voimassa Helsingin seudun vaihemaakuntakaava, joka on saanut lainvoiman korkeimman hallinto-oikeuden päätöksellä 31.3.2023. Maakuntakaavatyö ja MAL-työ ovat edenneet rinnakkain ja prosesseissa on tehty tiivistä yhteistyötä, mm. selvitysten ja lähtötietojen osalta.

Ehdotus lausunnoksi

Lausuntopyyynnössä on esitetty tarkentavia kysymyksiä, joiden mukaisesti Uudenmaan liitto antaa lausuntonsa.

### **1. Miltä MAL 2023 -suunnitelman kokonaisuus vaikuttaa?**

Suunnitelman visio ja tavoitteet (hiilineutraali, menestyvä ja hyvinvoiva) ovat kannatettavia ja samansuuntaisia Uusimaa-kaavan ja Uusimaa-ohjelman tavoitteiden kanssa. Suunnitelmaluonnoksen hiilineutraaliustavoite vuoteen 2040 mennessä tukee maakunnan ja kuntien omien hiilineutraalius-tavoitteiden saavuttamista. Uudenmaan tavoitteena on olla hiilineutraali vuoteen 2030 mennessä. Kansallinen tavoite on vuonna 2022 voimaan tulleessa ilmastolaissa asetettu vuoteen 2035.

Uudenmaan liitto pitää suunnitelmaluonnoksen toimenpiteitä kokonaisuutena kattavina ja linjakkaina suunnitelman keskeisiin tavoitteisiin nähden. Joidenkin toimenpiteiden edistäminen jää kuitenkin liaksi kuntien tai muiden toimijoiden oman harkinnan varaan tai niiden toteutumiseen sisältyy merkittäviä epävarmuuksia. Toimenpiteiden vaikuttavuutta ja seurantaa voisi parantaa nimeämällä kaikkiin toimenpiteisiin vastuutaho(t).

Ilmastotavoitteiden kannalta on huolestuttavaa, että toimenpiteet liikenteen päästöjen vähentämiseksi ovat vaikutusten arvioinnin perusteella riittämättömiä. Tieliikenteen suorite kasvaa merkittävästi suunnitelma-luonnoksessa pääosin väestön kasvun seurauksena. Suoritteiden kasvu on vastoin Fossiilittoman liikenteen tiekartassa linjattua kansallista tavoitetta, jonka mukaan henkilöautoliikenteen ajoneuvokilometrit eivät enää saisi kasvaa vuoteen 2019 verrattuna. Suoritteiden kasvu lisää CO<sub>2</sub>-päästöjä, sillä autokannan ja sähköntuotannon uudistuminen päästöttömäksi on hidasta.

Suunnitelma sisältää laajan toimenpidekokonaisuuden liikenteen päästöjen vähentämiseksi, mutta ne eivät riitä seudun hiilineutraaliustavoitteen saavuttamiseen ellei muissa päästölukissa saavuteta nopeasti hiilinegatiivisuutta, mikä ei ole realistista. Lisäksi maankäytön tiivistäminen aiheuttaa väistämättä jonkin verran metsäkatoa ja vähentää seudun hiilinieluja ja -varastoja. Mikäli vaikuttavampia toimenpiteitä ei lisätä tällä suunnittelukierroksella, on seuraavalla MAL-suunnitelmakaudella varauduttava tekemään selvästi kunnianhimoisempia valintoja.

Vaikka maankäytön ja asumisen painoarvoa suunnitelman kokonaisuudessa on nostettu, on kokonaisuus edelleen liikennepainotteinen. Jatkossa olisi hyvä entisestään lisätä eri sektoreiden (M, A ja L) integroitumista sekä suunnittelussa, vaikutusten arvioinnissa että työmenetelmissä. Sääntelyn ja tavoitteiden kiristyessä mm. EU:n ohjauksessa tulisi suunnitelman toimenpiteissä nykyistä laajemmin huomioida kestävyuden eri näkökulmat, etenkin ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen sekä kiertotalous ja luonnon monimuotoisuus.

Vaikutusten arvioinnin taso on MAL-työssä kunnianhimoinen. Ulkoisten arviointijoiden käyttäminen lisää työn vaikuttavuutta, uskottavuutta ja kiinnostavuutta. Laadukkaan vaikutusten arvioinnin suosituksia kannattaakin ottaa suunnittelussa huomioon laajasti ja ennakkoiden.

### **1i. Onko kärkitoimenpiteissä tunnistettu oikeat asiat?**

Uudenmaan liitto pitää kärkitoimenpiteitä perusteltuina ja kattavina. On hyvä, että liikenteen toimien rinnalle on tuotu myös muita seudun kestävyttä tukevia toimia. *Suunnitelmassa tulisi nostaa selkeämmin esiin liikenteen sähköistymisen nopeus ja sen vaikutukset.*

Kasvun ohjaaminen kestävästi ensisijaisille vyöhykkeille ja maankäytön tiivistämisen mahdollistaminen on perustellusti nostettu kärkitoimenpiteisiin. Tiivis maankäyttö tukee kestävästä liikkumisen, elinkeinoelämän ja palveluiden kehittämisedellytyksiä ja säästää luontoa sekä hiilinieluja rakentamiselta.

Kestävästä liikennejärjestelmän osalta kaupunkiraidehankkeiden toteuttaminen, joukkoliikennejärjestelmän toimivuuden varmistaminen ja maakuntakaavassakin osoitettujen varikoiden toteuttaminen on erittäin tärkeää, ja on hyvä että nämä kärkitoimenpiteet on nostettu esiin.

Suunnitelmaluonnoksen perusteella jää kuitenkin epäselväksi millä perusteella kärkitoimenpiteet on valittu ja mikä niiden merkitys on suhteessa muihin toimenpiteisiin. Ovatko kärkitoimenpiteet esimerkiksi arvioitu vaikuttavuudeltaan tai tavoitteiden toteutumisen kannalta tärkeämmiksi tai onko niiden toteuttamista tarkoitus priorisoida? Kärkitoimenpiteiden valintaa ja merkitystä voisi avata suunnitelmassa.

MAL-hiilineutraalisuustavoitteen näkökulmasta kärkitoimenpiteissä jää kaksi merkittävää toimenpidettä vain selvitystasolle: ajonopeuksien laskun vaikutukset kaupunkirakenteen sisällä sekä ympäristövyöhykkeiden käyttöönotto. Uudenmaan liitto katsoo näiden toimenpiteiden olevan tehokkaita liikenteen päästövähennystavoitteiden toteutumisen kannalta. Ajonopeuksien laskun vaikutuksia olisi pitänyt selvittää MAL-työn yhteydessä myös kaupunkirakenteen sisällä, jolloin olisi saatu selkeät toimenpiteet suunnitelmaan. Ympäristövyöhykkeiden käyttöönottoa olisi pitänyt selvittää myös MAL-työn yhteydessä seudullisten vaikutusten osalta, sillä nyt MAL-aineisto perustuu Helsingin kaupungin tekemään selvitykseen ympäristövyöhykkeistä.

Uudenmaan liitto katsoo, että kärkitoimenpiteissä tulee näkyä selkeämmin seudun kytkeytyminen valtakunnalliseen liikenneverkkoon ja uusiin valtakunnallisiin raskaan raideliikenteen hankkeisiin. Espoo-Salo oikorata ja Lentorata ovat osa Helsingin seudun liikennejärjestelmän kokonaisuuden kehittämistä, jonka vuoksi ne olisi syytä esittää MAL-kartoilla. Espoo-Salo oikoradan rakentaminen tulee aloittaa ennen vuotta

2030. Uudenmaan liitto pitää hyvänä Kerava-Nikkilä radan henkilöliikenteen sitomista maankäytön kehittämiseen. Tämä vastaa myös Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan ajatusta maankäytön ja liikenteen kytkennästä toisiinsa. Kehä IV on tunnistettu tärkeäksi toteuttaa Kiilan kiertotalousalueen kehittämisen lähtökohtana.

### **1ii. Mitkä luonnoksen toimenpiteistä on tärkeintä toteuttaa?**

Kestävä liikennejärjestelmä ja siihen tukeutuva maankäyttö ovat avainasemassa, kun seutua kehitetään MAL2023 vision mukaisesti Euroopan kestävimmin kasvavaksi metropolialueeksi. Suunnitelmassa tulee varmistaa eri toimenpitein, että liikkuminen ilman autoa on houkuttelevaa seudun eri osissa. Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kilpailukykyä henkilöautoiluun verrattuna tulee nostaa etenkin niillä alueilla, joissa edellytykset kestävien kulkumuotojen käytölle tai sen kehittymiselle ovat suunnitelman aikatahtimella hyvät.

Henkilöautoliikenteen sähköistyminen vähentää liikenteen CO<sub>2</sub>-päästöjä, mutta ei poista autoilun muita haittoja, kuten ruuhkia, lähipäästöjä, liikennemelua ja pysäköintitilan tarvetta.

MAL-suunnitelman tavoitteiden toteutuminen edellyttää kysyntään nähden riittävää, monipuolista ja kohtuuhintaista asuntotuotantoa sekä liikenteen ja asumisen päästöjen merkittävää vähentämistä. Helsingin seudun yhdyskuntarakenteen hajautumisen hillitsemiseksi ja kestävien liikkumismuotojen tukemiseksi on välttämätöntä, että kasvu ohjataan keskuksiin, olemassa olevaan rakenteeseen tai muille seudun kokonaiskestävyyden kannalta hyvälle sijainneille. Tämä vähentää rakentamispaineita metsiin ja muille viheralueille, joilla on tärkeä merkitys luonnon monimuotoisuudelle, hiilinielujen säilymiselle ja virkistyskäytölle.

MAL-suunnitelmassa seudullisena tavoitteena on ohjata vähintään 95 % seudun tulevasta asuntotuotannosta ensisijaisille maankäytön kehittämisvyöhykkeille. Ensisijaiset vyöhykkeet ovat pääosin yhdenmukaisia voimassa olevan maakuntakaavan ratkaisun kanssa, ja eroavaisuuksien voidaan nähdä johtuvan suunnitelmien erilaisesta mittakaavasta sekä kuntien kasvusuuntien tarkentumisesta.

Joukkoliikenneinvestointeihin kytkeytyvät ensisijaiset vyöhykkeet ovat paikoin laajempia kuin niitä vastaavat Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan uuteen raideliikenteeseen tukeutuvat taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeet. Suunnitelman mukaan nämä rajaukset kuitenkin tarkentuvat investointien suunnittelun edetessä ja alueet tulevat käyttöön suurelta osin suunnitelman tavoitevuoden 2040 jälkeen.

Hiilineutraalisuustavoitteen kannalta yhdyskuntarakenteen tiivistämisen kärkitoimenpiteiden ohella tärkeitä toimia toteuttaa ovat uusien alueiden avaamisen kytkeminen joukkoliikenneinvestointeihin sekä hiilinielujen turvaaminen rakentamiselta. Myös seudullisten viheralueiden yhtenäisyyden ja jatkuvuuden turvaaminen sekä keskeisten ekologisten yhteyksien vahvistaminen ovat tärkeitä toimia luonnon monimuotoisuuden kannalta.

Uudenmaan liitto pitää puurakentamisen sekä muun vähähiilisen rakentamisen edistämistä erittäin tärkeänä, ja ehdottaa että puurakentamiselle asetetaan seudulla määrällinen tavoite. Uudenmaan liitto haluaa korostaa, että ilmaston ja luonnonvarojen kulutuksen kannalta olennaista on myös pyrkiä vähentämään rakennusmateriaalien käyttöä ja lisäämään niiden kierrätettävyyttä. Toimenpiteissä tulisikin näkyä

kiertotalouden periaatteiden käyttöönotto ja edistäminen rakentamisessa. Erityisesti olemassa olevan rakennuskannan tehokkaamman hyödyntämisen mahdollistaminen on keskeinen toimenpide rakentamisen päästöjen vähentämiseksi.

Uudenmaan liitto pitää tärkeänä valtakunnallisten ja kansainvälisten yhteyksien huomioimista MAL-suunnitelmassa. Tämä tarkoittaa etenkin seuraavia saavutettavuutta vahvistavia toimia:

- TEN-T yhteyksien ja kaupunkisolmukohdan kehittäminen
- Valmistautuminen hankeyhtiöiden ratahankkeisiin Turun tunnin junaan, Lentorataan, Suomirataan, Itärataan.
- Satamayhteyksien varmistaminen

Uudenmaan liiton ja maakuntakaavan toteuttamisen kannalta suunnitelmaluonnoksen investointiohjelma on onnistunut. Liitto haluaa nostaa investointiohjelmasta esille seuraavat kiireellisesti toteutettavat hankkeet:

- Pääradan kehittämisen 3. vaihe, joka on välttämätöntä saada toteutumaan heti toisen vaiheen valmistuttua. Ratakapasiteetin lisääminen vähentää lähiliikenteen häiriöherkkyyttä ja mahdollistaa lähiliikennejunien tarjonnan lisäämisen Helsinki-Riihimäki välillä.
- Valtatie 4 parantaminen välillä Kehä I – Kehä III ja Ilmasillan eritasoliittymä tulee aloittaa alkavalla MAL-sopimuskaudella. Hankealueen nykyinen liikenneverkon kapasiteetti ei kestä enää yhtään liikennemäärien kasvua ja hankealueella tapahtuu runsaasti onnettomuuksia. Yhteys on tärkeä pääkaupunkiseudulta pohjoiseen ja sekä itäiseen Suomeen ja alueella on runsaasti sekoittuvaa liikennettä. Hanke on tärkeä myös valtakunnallisen tavaraliikenteen sekä pitkämatkaisen linja-autoliikenteen kannalta.
- Valtatie 3 on paikoitellen erittäin ruuhkautunut ja yksi pullonkauloista on Kannelmäen eritasoliittymän ja Kaivoksen eritasoliittymän väli. Väylä on tärkeä sisääntuloväylä pääkaupunkiseudulla ja merkittävä yhteys niin henkilö- ja linja-autoliikenteen kuin logistiikan kannalta. Hanke mahdollistaa myös tiivistyvää maankäyttöä vaikutusalueellaan.
- Valtatie 25 välillä Hanko-Mäntsälä on koko Uudenmaan alueen palvelutasoltaan heikkotasoinen päätie ja tarvitsee parantamistoimenpiteitä seuraavalla MAL-ohjelmakaudella.
- Keski-Uudenmaan epäjatkuvat poikittaiset yhteydet aiheuttavat ongelmia sekä henkilöautoliikenteelle että raskaalle liikenteelle. Keski-Uudenmaan pohjoisen logistiikkayhteyden parantamistoimet tuleekin aloittaa jo seuraavalla MAL-kaudella.

Uudenmaan liitto pitää erittäin tärkeänä lähijunaliikenteen varikoiden toteuttamista Pääradalle, Rantaradalle ja Kehäradalle lähijunaliikenteen kapasiteetin nostamiseksi. Varikkoalueiden toteuttamiseen on valmistauduttava kuntien kaavoituksessa yhteistyössä Uudenmaan liiton, HSL:n ja valtion liikenneviranomaisten kanssa.

Näiden lisäksi MAL2023 -suunnitelman investointiohjelmassa on useita maankäytön tiivistymistä tukevia tai edellyttäviä investointihankkeita, joiden toteuttaminen on edellytys kestävästä yhdyskuntarakenteesta ja riittävän asuntotuotannon toteuttamiseksi seudulla.

Uudellamaalla ja Helsingin seudulla on nyt ja tulevaisuudessa eniten asukkaita ja työpaikkoja Suomessa, ja täällä panostuksilla kestäväään liikkumiseen saadaan suurin hyöty niin taloudellisesti kuin ilmastovaikutusten kannalta. Uudenmaan liitto korostaakin valtion merkittävää roolia joukkoliikenteen lipun hintojen alentamiseksi, palvelutason parantamiseksi sekä joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattamiseksi Suomen ainoalla kansainvälisen mittakaavan metropolialueella. Uudenmaan liitto tuo esille, että tässä yhteydessä joukkoliikenteellä ei tarkoiteta pelkästään MAL-alueen HSL-liikennettä vaan kaikkea alueen joukkoliikennettä.

### **1iii. Saako suunnitelman vaikutuksista selkeän käsityksen arviointiselostuksen pohjalta?**

MAL-suunnitelman yhteydessä laadittavat vaikutusten arvioinnit ovat joka kierroksella kehittyneet laadullisesti ja menetelmällisesti parempaan suuntaan. MAL 2023-suunnitelmassa uutena vaikutusten arvioinnin kohteena olivat mm. vaikutukset hiilinieluihin ja asumisen päästöihin. Myös vaikutuksia alueiden tasapainoiseen kehitykseen oli tarkasteltu uusien menetelmin.

Suunnitelmaluonnoksen arviointiselostus on hyvin laaja. Rakennetta jäsentämällä, selkeyttämällä ja tiivistämällä sekä otsikoinnilla luettavuutta olisi voinut vielä parantaa ja sitä kautta vaikutuksista voisi saada helpommin kokonaiskäsityksen.

Vaikutusten arviointi pohjautuu sekä kvalitatiivisiin että kvantitatiivisiin arviointeihin. Luvussa 6 on hyvin kuvattu eri menetelmillä arvioitujen vaikutusten kokonaisuutta teemoittain ja suhteessa suunnitelman päätavoitteisiin. Menestyvä -tavoitteen osalta vaikutusten arvioinneissa korostuu kuitenkin hyöty-kustannussuhteen lukuarvo, mikä yksinään antaa varsin kapean näkemyksen tavoitteen *Helsingin seutu tarjoaa houkuttelevan asuin- ja toimintoympäristön asukkaille ja elinkeinoelämän toimijoille* saavuttamisesta. Lukuarvon rinnalla olisi voinut kuvata vielä laajemmin laadullisilla asiantuntija-arvioinneilla saatuja johtopäätöksiä asiasta.

MAL-suunnitelman investointiohjelmassa on esitetty toimenpiteitä vuosille 2024-2035. Olisi ollut hyvä, jos toimenpiteiden vaikutukset olisi arvioitu hankkeittain, sekä tuotu esille ne hankkeet ja toimenpiteet, joita on arvioitu MAL-suunnittelun aikana, mutta jotka eivät ole valikoituneet suunnitelmaan.

## **2. Mitä muuttaisitte suunnitelman toimenpiteissä, jotta suunnitelman tavoitteet täyttyisivät?**

### **2i. Mitkä vaikutusten arvioinnin jatkosuositusten toimenpiteistä pitäisi sisällyttää suunnitelmaan?**

Uudenmaan liiton näkemyksen mukaan suunnitelmaan tulee sisällyttää laajemmän työssäkäyntivyöhykkeen nivominen entistä tiiviimmin joukkoliikennejärjestelmään ja kehittää työpaikka-alueiden kestäväää saavutettavuutta. Tähän toimenpiteeseen tulee sisältyä myös hankeyhtiöiden ratahankkeiden kytkeminen osaksi MAL 2023-suunnitelman investointiohjelmaa. Espoo-Salo oikorata on osa Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmaa ja sen mukaisesti radan rakentamisen toteutus tulee aloittaa vuoteen 2030 mennessä. Hankeyhtiöiden ratahankkeista Uudenmaan liitto näkee kiireellisimpänä Espoo-Salo oikoradan toteuttamisen.

Suunnitelmassa tulee ottaa käyttöön tehokkaita raskaan liikenteen päästövähennystoimia, sillä niiden osuus liikenteen päästöistä on merkittävä. Nykytilanteessa raskaan liikenteen osuus CO<sub>2</sub>-päästöistä on kolmannes ja suunnitelmanluonnoksen mukaisten toimenpiteiden jälkeen vuonna 2040 jo 44 %.

MAL-suunnitelman päästövähennystoimenpiteitä asumisen ja rakentamisen osalta on tarpeen tarkentaa. Rakentamisen ja asumisen päästövähennystoimille tulisi asettaa selkeät tavoitetasot, jotta toimenpiteiden etenemistä ja vaikutuksia voitaisiin seurata ja arvioida.

Uudenmaan liitto pitää tärkeänä, että asumisen ohella tunnistetaan myös palveluiden sijoittumisen vaikutukset mm. liikkumistarpeeseen ja käytettävään kulkumuotoon. Uudenmaan liitto kannustaa jatkosuunnittelussa sekä MAL-sopimusneuvotteluissa löytämään mekanismeja, joilla voidaan vaikuttaa liikkumistarpeeseen ja käytettäviin kulkumuotoihin kestävästi liikkumisen edistämiseksi. Myös kiertotaloustoiminot tulevat aiheuttamaan logistisia ja maankäytöllisiä tarpeita, joihin tulisi suunnittelussa varautua.

Määrällisten asuntotavoitteiden lisäksi seudulla on tarpeen määritellä yhtenäiset laadukkaan ja monipuolisen asuntotuotannon kriteerit. Kriteerien tulisi huomioida myös sosiaalinen kestävyys, kuten asumisen saavutettavuus eri asukasryhmille, eri hallintamuodot, kohtuuhintaisuus sekä asuinpaikkaan kytkeytyvien peruspalveluiden saavutettavuus. Lisäksi näihin liittyvää seurantaa on tarpeen kehittää osana MAL-sopimuksen tai -suunnitelman seurantaa.

MAL-suunnittelun tasolla myös viherrakenteen kysymykset ovat keskeisiä. Tältä osin suunnitelmaluonnos jää vaille konkretiaa, sillä esimerkiksi ekologisen verkoston kytkeytyvyyteen liittyvät toimenpiteet lähinnä toistavat sen mitä tavoitteeksi tältä osin on asetettu. Suunnitelmassa voitaisiin ottaa sanallisesti kantaa ekologisten yhteyksien säilyttämisen ja vahvistamisen maankäytöllisiin periaatteisiin ja tunnistaa alueita, joissa ekologinen verkosto sekä virkistystarpeet asettavat erityisiä vaateita maankäytön tiivistämiselle ja liikennejärjestelmän kehittämiselle. Luonnon monimuotoisuuden turvaamista suunnitelmaluonnoksessa ei käsitellä lainkaan. Maankäytön tiivistämiseen kannustavassa suunnittelussa on myös tärkeää kiinnittää huomiota virkistysaluiden riittävyteen osana laadukasta ja monipuolista asuinympäristöä, erityisesti käyttöpaineen lisääntyessä.

MAL-sopimuksen seurannan lisäksi myös MAL-suunnitelman toteutumisen seurantaa tulisi kehittää perustuen mm. vaikutusten arvioinnin menetelmiin ja tuloksiin. Seurannassa voidaan tarkastella sellaisia vaikutuksia ja toimenpiteitä, jotka eivät sisälly MAL-sopimuksen seurantaan. Suunnitelman seuranta kannattaa toteuttaa niin, että se tuottaa ajantasaisen tilannekuvan seudun kehityksestä ja pohjustaa seuraavan MAL-suunnitelman laatimista keskeisten muutosten ja nykytilan osalta.

## **2ii. Puuttuuko suunnitelmasta jotain? Mitä muita toimenpiteitä pitäisi sisällyttää suunnitelmaan, jotta asetettuihin tavoitteisiin päästäisiin?**

MAL-suunnitelmaluonnoksessa on kirjattu seuraava liikenteen päästövähennyskeino: ”Seudun kunnilla tulee olla luottamus siihen, että niistä kukin pääsee liikenteen päästövähennystavoitteisiinsa asettamansa hiilineutraalisuustavoitteen puitteissa. Ja valtio omin toiminsa edistää tätä.

*Seudun kunnat laativat selkeät suunnitelmat niistä keinoista, joilla kukin pääsee päästövähennystavoitteeseensa liikenteen saralla.” Uudenmaan liitto pitää kirjausta epäselvänä, mutta kuntien laatimia päästövähennys-suunnitelmia tarpeellisina. Kuntien tulee suunnitelmia laatiessaan varmistaa, että niiden päästövähennystavoitteet voidaan saavuttaa MAL-suunnitelman ja MAL-sopimuksen antamien kehysten puitteissa.*

Uudenmaan liitto kannustaa löytämään MAL-sopimusneuvotteluissa mekanismeja, jotka ohjaavat rakentamaan ensin ensisijaisten kehittämisvyöhykkeiden sisällä jo olemassa olevaan rakenteeseen tukeutuen ennen kokonaan uusien alueiden avaamista. Myös olemassa olevan rakennuskannan hyödyntäminen on tärkeää kiertotalouden näkökulmasta.

Pienten ja keskisuurten hankkeiden nimeäminen eri organisaatioissa voi vaihdella ja karttaesitys näiden osalta helpottaisi niiden tunnistamista.

Uudenmaan alueella on tavoitteena, että yhdellä joukkoliikennelipulla voi matkustaa Länsi- ja Itä-Uudenmaan sekä Helsingin seudun muodostaman alueen sisällä. Yhtenäinen lippujärjestelmä tarjoaa käyttäjälle joukkoliikenteen seudullisena kokonaispalveluna ja parantaa selvästi joukkoliikenteen kilpailukykyä. Uudenmaan liitto esittää toimenpidettä, että HSL omin toiminsa osallistuu yhtenäisen Uudenmaan alueen lippujärjestelmän toteuttamiseen.

Monipuolisen asumisen vaihtoehtoihin liittyen voisi jatkossa tunnistaa aiempaa syvällisemmin monipuolisuuden eri ulottuvuuksia, kuten esimerkiksi jaettujen tilojen potentiaalit erityisesti täydennysrakennettavien ja kaupunkiudistusalueiden kehityksessä, mutta myös muussa kaupunkirakenteessa. Erilaiset yhteisölliset tilat mahdollistavat tiiviimmän ja kohtuuhintaisemman asumisen, kun asumiseen liittyviä tiloja on tarvittaessa saatavilla asunnon ulkopuolellakin. Jaetut tilat mahdollistavat osallisuuden ja paikallisuuden vahvistumisen, ja lisäävät paikan ja edelleen seudun vetovoimaisuutta.

MAL-suunnitelma pyrkii osaltaan siihen, että seudulla on tarjolla monipuolisia ja laadukkaita asumisen vaihtoehtoja. Tavoitteen toteuttamiseksi tulee MAL-suunnitelmaan sisällyttää myös tavoitteet asumisen saatavuuden kehittämiseksi. Edelleen jatkossa olisi tarpeellista laatia asumisen ja asuinympäristön mittaristo, jolla tunnistettaisiin asukkaiden hyvinvointia edistävät tekijät nykyistä laajemmin. Yhdenmukainen mittaristo mahdollistaisi myös sen, että alueelliset eriytymiskehitykset kyetään tunnistamaan ja niihin reagoimaan riittävän ajoissa, jo ennen kuin alueet tunnistetaan kaupunkiudistuksen alueiksi.

*Kuntien maankäytön suunnittelussa olisi hyvä ottaa käyttöön uusia toimenpiteitä maapolitiikkaan liittyen, esimerkiksi määräaikainen verovapaus yksityisen tahon myydessä maataan kunnalle.*

**2iii. Onko suunnitelmassa jotain, jonka voisi jättää pois?**

**3. Miten seudullinen yhteistyö MAL 2023 -suunnitelman valmistelussa on toiminut? Mitä kehittämistarpeita näette yhteistyössä?**

Valmistelussa yhteistyö maakuntakaavatyön ja MAL-työn välillä on toiminut hyvin, kuten aiemmissakin prosesseissa. Prosessit täydentävät hyvin toisiaan niin aiheiltaan kuin käsittelytavoiltaan. Tämä on tärkeää, koska vapaaehtoinen Mal-työ ohjaa maankäytön, asumisen ja liikenteen



hankkeiden toteutusta tarkemmin kuin yleispiirteinen, oikeusvaikutteinen maakuntakaava.

Liikennejärjestelmätason suunnittelu hajautuu MAL-suunnittelussa useaan eri työryhmään, joissa Uudenmaan liitolla on edustus. Työnaikaista hahmottamista ja koordinaatiota helpottaisi, jos kunkin työryhmän merkitystä MAL-suunnittelun kokonaisuudessa selkiytetään. Suunnitteluorganisaatiossa olisi tarvetta M- ja A-ryhmien tapaan L-ryhmälle, joka hahmottaisi koko alueen liikennejärjestelmäkentän ja jossa käydään eri liikenneaiheisten työryhmien välistä liikennejärjestelmätasoista keskustelua.

Uudenmaan liitto pitää tärkeänä, että jo suunnitelman valmistelun aikana kyetään tekemään riittävät selvitykset toimenpiteiden määrittämiseksi ja poliittisen päätöksenteon tueksi. Poliitikkojen ennakoivampaa kuulemista ja sitouttamista työn aikana on MAL 2023-kierroksen perusteella syytä lisätä ja päätösmenettelyitä selkiyttää. Prosessia pitää muokata siten, että kuntien sitoutuminen MAL-työhön vahvistuu.

MAL2023 suunnitelmaa on tehty pandemian aiheuttamissa poikkeusolosuhteissa ja työskentely on tapahtunut pääosin etäyhteyksin ja -menetelmin. Uudenmaan liitto näkee, että siitä huolimatta yhteistyö ja vuorovaikutus suunnittelun eri osapuolten, HSL:n, HSY:n, seudun kuntien ja valtion kanssa, on toiminut erittäin hyvin.

#### **4. Muita huomioita**

Uudenmaan liitto haluaa nostaa esille etätyön merkittävän potentiaalin ja vaikutukset henkilöautoliikenteen suoritteiden vähentämiseksi. Valtioneuvoston teettämän selvityksen *Etätyön vaikutukset liikenteen kasvihuonekaasupäästöihin* -mukaisesti suurissa kaupungeissa henkilöautoliikenteen suorite pienenee maksimiskenaariossa 12 % etätyön vaikutuksesta. Tämän suuruusluokan ajosuoritteiden väheneminen on moninkertainen nyt esitettyjen MAL-toimenpiteiden vaikutuksiin verrattuna ja ansaitsee tarkastelua seudullisella tasolla. Kaavoituksessa ja rakentamisessa on tärkeää mahdollistaa etätyön tekeminen mm. asuntojen ja työskentelytilojen muuntojoustavuudella.

#### **Esittelijän päätösesitys:**

Maakuntahallitus päättää antaa edellä esitetyn ehdotuksen mukaisen lausunnon.

#### **Asian käsittely:**

Käsittelyn aikana maakuntajohtaja muutti pohjaehdotustaan seuraavasti:

Lisätään otsikon *1i. Onko kärkitoimenpiteissä tunnistettu oikeat asiat?* alla olevan tekstin ensimmäisen kappaleen loppuun seuraava lause:  
"Suunnitelmassa tulisi nostaa selkeämmin esiin liikenteen sähköistymisen nopeus ja sen vaikutukset."

Lisätään otsikon *2ii. Puuttuuko suunnitelmasta jotain? Mitä muita toimenpiteitä pitäisi sisällyttää suunnitelmaan, jotta asetettuihin tavoitteisiin päästäisiin?* alla olevan tekstiin seuraava lause:

"Kuntien maankäytön suunnittelussa olisi hyvä ottaa käyttöön uusia toimenpiteitä maapolitiikkaan liittyen, esimerkiksi määräaikainen verovapaus yksityisen tahon myydessä maataan kunnalle."

Muutoin pohjaehdotus pysyi muuttumattomana.

Muutettu pohjaehdotus hyväksyttiin yksimielisesti. Lisäykset on merkitty pöytäkirjaan kursivilla.

**Päätös:**

**Maakuntahallitus päätti esittelijän muutetun pohjaesityksen mukaan.**

Lisätiedot:

Vastuujohtaja Paula Autioniemi  
Asiantuntija Ilona Mansikka

Täytäntöönpano:

Päätösote: Helsingin seudun liikenne HSL