



22.05.2023

Asia/15

§ 335

Lausunto Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymälle seudun MAL 2023 -suunnitelmaluonnoksesta ja vaikutusten arviointiluonnoksesta

HEL 2021-009697 T 00 01 06

Lausunto

Kaupunginhallitus päätti panna asian pöydälle.

Käsittely

Kaupunginhallitus päätti yksimielisesti panna asian pöydälle Daniel Sazonovin ehdotuksesta.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Tanja Sippola-Alho, kaupunginsihteeri, puhelin: 09 310 36154
tanja.sippola-alho(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Lausuntopyyntö 3.4.2023
- 2 MAL 2023 -suunnitelmaluonnos 14.4.2023
- 3 MAL 2023 -suunnitelmaluonnoksen arviointiselostus 14.4.2023
- 4 Lausuntopyyntö 3.4.2023, liite, MAL-suunnitelma, taustaraportti

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

päätösehdotus

Kaupunginhallitus antaa otsikkoasiassa seuraavan lausunnon:

Lausunnon keskeisin sisältö:

- MAL 2023 -suunnitelman kokonaisrahoitus on riittämätön, ja valtion osuutta investointihankkeista tulee kasvattaa
- Investointiohjelman sisältöä tulee muuttaa alempana esitetyillä tavoilla
- Suunnitelma ei saavuta tavoitteitaan esimerkiksi hiilineutraaliuden osalta. Suunnitelmaa tulee muokata niin, että tavoite saavutetaan.
- Suunnitelmassa esitetty valtion 150 miljoonan euron vuotuinen tuki joukkoliikenteen operointiin on suunnitelman yhteiskuntataloudelli-



sen kannattavuuden näkökulmasta ratkaisevan tärkeä keino ja siten täysin olennainen osa suunnitelmaa.

- Suunnitelman kirjausta ruuhkamaksuista tulee terävöittää niin, että tarve säädösvalmistelun valmistumiselle alkavan hallituskauden aikana tulee ehdottoman selväksi.

Suunnitelma on visioltaan ja tavoitteiltaan (hiilineutraali, hyvinvoiva ja menestyvä Helsingin seutu) hyvä. Myös monet suunnitelmassa esitetyt toimenpiteet ovat hyvin tunnistettuja ja tarpeellisia. Helsingin näkökulmasta keskeisimmät huomiot liittyvät suunnitelman riittämättömään kokonaisrahoitukseen ja investointiohjelman sisältöön. Lisäksi seudun kestävä kasvun ja kuntien omien ilmastotavoitteiden saavuttamisen näkökulmasta on merkittävä ongelma, että hiilineutraaliustavoitetta ei vaikutusten arvioinnin perusteella lähimainkaan saavuteta, ja suunnitelma on siltä osin riittämätön. On välttämätöntä, että suunnitelmassa esitetään, millä keinoilla sille asetetut tavoitteet voidaan saavuttaa.

MAL-suunnitelman pohjalta neuvoteltava MAL-sopimus on Helsingin seudun kasvusopimus, jossa kunnat sitoutuvat toteuttamaan merkittävän määrän uutta asuntotuotantoa ja valtio tukee tuotannon käynnistymistä liikenneinvestointien ja käynnistys- sekä infra-avustusten avulla. Maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnittelu yhdessä on perusteltua, sillä niiden vaikutukset liittyvät aina kiinteästi toisiinsa.

Maankäyttö

Seudun viime vuosien korkea asuntotuotannon määrä perustuu seudulliseen suunnitteluun ja sopimiseen, ja nyt suunnitelmassa esitetty asuntotuotantotavoite (16 500 asuntoa/vuosi seudulla, josta Helsinkiin 6 600 asuntoa/vuosi), on perusteltua pitää esitetyllä tasolla. Suunnitelma-luonnoksessa tehdyt maankäytön ratkaisut mahdollistavat asuntotuotantotavoitteiden saavuttamisen 2030-luvulla.

Maankäytön kasvu on tarkoituksenmukaista ohjata seudun ensisijaisesti kehitettävälle vyöhykkeille, ja suunnitelmassa esitetty tavoitetaso (95 %) asuntotuotannon kohdistumiselle ensisijaisille vyöhykkeille on perusteltu. Nämä ensisijaiset maankäytön kehittämisvyöhykkeet ohjaavat maankäyttöä perustellusti hyvin saavutettaville alueille ja keskukseen. Tämä on myös Helsingin oma tavoite ja keskuskaupungin näkökulmasta tavoiteltava suunta koko seudulla. Suunnitelman maankäyttöaineistojen perusteella ennakoidusta kasvusta 94 % sijoittuu ensisijaisille vyöhykkeille. Tavoitteena ei voi olla nyt ennustettua kasvua hajautuneempi kehitys, eikä tavoitetasoa ole mahdollista pienentää.

Lisäksi täydennysrakentamisen roolin korostaminen sekä asemanseutujen kehittäminen ovat perusteltuja kehityssuuntia. Asemanseuduilla maankäytön tehostaminen tarjoaa vaihtoehdon matkustaa kestäväillä



kulikutavoilla jo tehtyyn investointiin tukeutuen. Valtion tulee luopua tarpeettomista liikennealuevarauksista asemanseuduilla ja toimia aktiivisesti edistääkseen valtion toimijoiden (Senaatti-kiinteistöt ja Väylävirasto) omistuksessa tai hallinnassa olevan maankäyttöpotentiaalin käyttöön ottamista sekä asemanseutujen laadullista parantamista. Lisäksi valtion tulee luopua hallinnassaan olevista kiinteistöistä asemilla, sillä kaupungin kyky toteuttaa tiivistä kaupunkirakennetta on parempi.

Helsingin tavoitteena on luoda edellytykset toteuttaa tiivistä, kantakaupunkimaista maankäyttöä Salmisaareen ja Lauttasaareen. Helsingillä on tahtotila ja suunnitelmat sataman liikenteen varmistamiseen, mutta samalla perusteltuja tarpeita muuttaa liikenteen kokonaisroolia alueella. Helsingin näkemys on, että MAL-suunnitelman tulisi tunnistaa Helsingin maankäytön ja liikenteen intressit alueella ja antaa tuki tästä alueesta käytäville neuvotteluille Helsingin ja valtion kaikkien liikenneviranomaisien kesken.

Seudun maankäytössä huomioidaan puustoisten alueiden merkitys seudun hiilineutraaliustavoitteiden saavuttamiseksi.

Asuminen

Suunnitelmassa esitetyt asuntopoliittiset toimenpiteet ovat linjassa Helsingin kaupungin asumisen ja siihen liittyvän maankäytön toteutusohjelman (AM-ohjelman) kanssa. Helsingin seudun kilpailukyvyyn ja tasapainoisen kehityksen näkökulmasta on keskeistä, että ARA-tuettua asuntokantaa toteutetaan seudun eri puolilla, eikä esimerkiksi monipuolisen asuntotuotannon toteuttaminen jää yksinomaan Helsingin harjoille. On tärkeä huomioida, että juuri sosiaalisen kestävyyden näkökulma on suunnitelmassa vaikutusten arvioinnin näkökulmasta parhaalla mallilla.

ARA-asuntotuotannon toteutumisen, tasapainoisen jatkuvan kaupunki-kehityksen ja Helsingin asuntotuotantotavoitteiden toteutumisen osalta vuonna 2022 merkittävä ongelma oli ARA:n tekemät Helsingin asuntotuotantoa koskevat, lähes pelkästään hylkäävät päätökset. ARAn kustannusohjauksen ennakoitavuuteen ja läpinäkyvyyteen tulee jatkossa kiinnittää huomiota, jotta tavoitteiden mukainen ARA-tuettu asuntotuotanto voidaan varmistaa eivätkä suhdanneheilahtelut muodostu esteeksi kaupunkikehitykselle. Helsingin kaupunki haluaa myös nostaa esiin viimeaikaisen erittäin nopean inflaation ja korkokustannukset, jotka haastavat ARA-yhteisöjen taloutta ja luovat painetta merkittäviin vuokrien ja vastikkeiden nostoihin omakustanneperusteisessa asuntokannassa. MAL-sopimuksessa sovittavilla asioilla tulee estää asumiskustannusten huomattava nousu ARA-asuntokannassa ja varmistaa



edellytykset toteuttaa uudistuotantoa jatkossakin tavoitteiden mukaisesti.

Kaupunkiuudistuksen toteuttaminen on ensiarvoisen tärkeää alueiden eriytymiskehityksen korjaamiseksi. Muun muassa suunnitelmassa esitetyt panostukset kaupunkiuudistusalueiden asemanseutujen kehittämiseksi ovat tärkeitä alueiden kehitykselle sekä asemanseutujen turvallisuudelle ja viihtyisyydelle. On tärkeää, että vuokra-asuntovaltaisilla alueilla pystytään monipuolistamaan asuntokantaa. Siksi suunnitelmassa tulee huomioida ARA-vuokratuotantotavoitteen lisäksi tavoite luoda edellytyksiä omistusasuntotuotannolle näillä alueilla sekä kehittää vuokra- ja omistusasumisen väliin sijoituvia ns. välimuodon malleja yhdessä valtion ja muiden toimijoiden kanssa. Alueiden tasapainoisen kehityksen ja päästövähennysten vaatimat kustannukset tulee voida huomioida lainojen tai avustusten myöntämisessä. Välimuodon malleilla on erityisen tärkeä merkitys vuokratalovaltaisten alueiden asuntokannan monipuolistamisessa.

Valtion korkotukilainaan maksetaan korkohyvitystä, mikäli perittävä vuotuinen korko ylittää omavastuun rajan. Korkotukilainojen lyhennysohjelma on tavanomaisesti takapainoinen, mutta korkohyvityksen piirissä oleva lainapääoma laskee voimakkaasti heti ensimmäisestä vuodesta alkaen. Nykyisessä tilanteessa, kun lainojen korot ovat nousseet ennätysnopeasti, eikä yhtiöillä (Helsingissä esimerkiksi HEKA ja HASO) ole normaalissa vuosikellon mukaisessa budjetointivaiheessa ollut mahdollisuutta ennakoida lainakustannusten nousua, tulisi valtion asuntorahastoa käyttää tilapäisesti kohtuuttomiksi nousevien asumiskustannusten tasaajana. Parantamalla korkotuen suojan tasoa väliaikaisesti, esimerkiksi vuosien 2023–2025 välisenä aikana, välttyttäisiin merkittävilta asumiskustannusten (vuokrat ja vastikkeet) nousulta. Korkotuen tasoa pitäisi parantaa sekä kattavuuden että tuen tason osalta. Näin toimimalla vältetään pienituloisten kotitalouksien ajautumisesta asumaan ahtaammin ja asumiskustannusten merkittävän nousun aiheuttamalta valtion asumistukimenoja kasvattavalta vaikutukselta. Valtion asuntorahasto on valtion budjetin ulkopuolinen rahasto, eikä tällä tilapäisellä ratkaisulla olisi siten suoraa talousarviovaikutuksia valtion budjettiin.

Liikenne

Helsingin seudun merkitys koko Suomen kilpailukyvyllä on elintärkeä – samoin Helsingin merkitys Helsingin seudulle. Onkin välttämätöntä, että Helsinkiin kohdistetaan riittävästi investointeja, jotta voidaan varmistaa koko seudun kilpailukyky verrattuna kansainvälisiin verrokkeihin. Aiheesta tehty selvitys osoittaa, että valtion osuus investointihankkeista



on muiden pohjoismaiden suuriin kaupunkeihin verrattuna Helsingin seudulla huomattavasti alhaisempi.

Suunnitelman kokonaisinvestointien määrä on täysin riittämätön ja se vaarantaa seudun kasvutavoitteiden saavuttamisen. Erityisesti Helsinkiin, seudun ydinkaupunkiin, kohdistuvia kestävä liikumisen investointeja tulee lisätä, koska niillä saavutetaan suurimmat vaikutukset seudun kilpailukykyyn ja hiilineutraalisuuteen. Erittäin tärkeää on varmistaa vaikuttavimpien hankekokonaisuuksien oikea-aikainen toteutus. Valtion suuntaan asetetut odotukset investointien rahoituksessa tulee kuvata MAL-suunnitelmassa selkeämmin: tavoitteena tulee olla, että valtion rahoitusosuus seudulle sovittavista yhteishankkeista on esitettyä suurempi. On perusteltua, että osapuoli, jonka taseeseen investointi kirjataan, on päävastuussa investoinnista ja sen rahoituksesta.

Sekä EU:n että Suomen valtakunnalliset päästövähennystavoitteet edellyttävät kaupungeilta merkittäviä toimia. Helsinki tavoittelee kaupunkistrategiansa mukaisesti hiilineutraaliutta 2030 ja hiilinollaa 2040 sekä hiilinegatiivisuutta tämän jälkeen. Liikenteen päästöt vastaavat neljännestä kaupungin kokonaispäästöistä, joten Helsinki on käynnistänyt selvitykset keinoista, joilla tavoitteisiin päästäisiin. Selvityksen perusteella merkittäviä keinoja tulee löytyä vaikuttaen sekä ajoneuvojen käyttövoimaan että liikennesuoritteeseen. Keinoja tulee myös toteuttaa väkevästi kaikilla eri tasoilla: kaupungin omat keinot, seudulliset keinot ja valtion keinot. Koska liikenne ei huomioi kuntarajoja, vaan on merkittäviltä osin seudullista, tulee myös keinojen olla ensisijaisesti seudullisia, jotta vaikutukset kohdistuisivat seudun sisällä tasapuolisesti.

MAL-suunnitelmaluonnoksella vähennetään liikenteen päästöjä vuoden 2040 tilanteessa vain kolme prosenttiyksikköä verrattuna vertailutilanteeseen. MAL-suunnitelmaluonnokseen päätyneet keinot ovat siis täysin riittämättömiä. Vaikutusten arvioinnin kautta on tunnistettu myös muita mahdollisia keinoja, joiden toteutumiseen seutu voisi vaikuttaa. Tällaisina keinoina vaikutusten arvioinnin jatkosuosituksissa mainitaan esimerkiksi tienkäyttömaksut ja ympäristövyöhykkeet. Helsingin kaupungin näkökulmasta, ilman seudullisia keinoja, kuntien omiin hiilineutraalisuustavoitteisiin pääseminen tarkoittaa paikallisempia, mutta auto-liikenteeseen voimakkaammin kohdistuvia rajoituskeinoja. Esimerkiksi Helsingin kaupungin alueella liikenteen päästöjen vähentämiseen liittyen on käynnistetty ympäristövyöhykkeen laajentamisen (nk. nollapäästövyöhyke) esiselvitys.

Joukkoliikenteen houkuttelevuuden lisäämiseksi on MAL-luonnoksessa tunnistettu keinoja. Suunnitelmassa todetaan, että valtio lisää panostuksiaan joukkoliikenteeseen lipun hintojen alentamiseksi ja palvelutason parantamiseksi sekä joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvat-



tamiseksi. Valtion joukkoliikenneavustuksen tulee pysyä vähintään samalla tasolla kuin koronapandemian aikana. 150 miljoonan euron vuotuisella valtion tuella joukkoliikennejärjestelmän operatiivisiin kustannuksiin saavutetaan erittäin tehokas myönteinen vaikuttavuus. Tärkeää on erityisesti kohdentaa tuet joukkoliikenteen palvelutasoon sekä lippujen hintoihin, jotta joukkoliikenteen kulkutapaosuus kasvaisi tulevaisuudessa.

Huolimatta siitä, että Pissararata ei ole osa MAL-investointiohjelmää, se on ollut pitkään osa Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmaa. Sen toteuttamiselle on luotu edellytykset maakunta-, yleis- ja asema-kaavoissa. Lisäksi Pissarasta on toteutukseen tarvittavat suunnitelmat valmiina. Pissara on syytä pitää suunnitelmissa, kun valtakunnallista rataverkkoa kehitetään.

Metron toimintaedellytyksiä Itä-Helsingissä tulee parantaa alueiden uudistamisen yhteydessä. Helsingin kantametron infrastruktuuriin (asemat, laituri-alueet, rataverkko, sähkönsyöttöjärjestelmät) kohdistuu merkittäviä perussparannustarpeita 2023–2028, jotka ovat edellytyksenä metron luotettavalle ja turvalliselle liikenteelle sekä tulevalle kapasiteetin nostolle. Valtion tuleekin osana MAL-sopimusta osallistua myös metron ja muiden olemassa olevien, pääomaintensiivisten raideyhteyksien toimintaedellytysten ylläpitämiseen ja edelleen kehittämiseen. Valtion osallistuminen MAL-suunnitelmaan vuosille 2024–2027 sisältyvään metron kulunvalvontajärjestelmän uusimiseen on tärkeää.

Valtion ja Helsingin seudun välisessä MAL-sopimuksessa 2020–2031 valtio on sitoutunut siihen, että se aloittaa ruuhkamaksujen mahdollistamista koskevan säädösvalmistelun. Asia oli kirjattuna myös pääministeri Marinin hallitusohjelmaan. MAL 2023 -suunnitelmaluonnoksen kirjausta ruuhkamaksuista tulee edelleen terävöittää, jotta tarve säädösvalmistelun valmistumiselle tulevan hallituskauden aikana tulee ehdottoman selväksi. Valtio on tilanteessa, jossa se joutuu tavalla tai toisella uudistamaan tieliikenteen verotusta sähköautojen osuuden lisääntyessä. Kaupunkiseudun kilpailukyvyllä on tärkeää, että tätä uudistamista ei tehtäisi pelkän verokertymän varmistamiseksi ja erillisenä kaupunkiseutujen tarpeista. Sen sijaan, kun ruuhkamaksulainsäädäntöä valmistellaan, sen ehdottomana edellytyksenä tulee olla, että ruuhkamaksutulot kohdistetaan vain ko. seudun liikennejärjestelmän kehittämiseen. Tämän avulla varmistetaan seudun kestävä kasvu eikä ruuhkamaksusta tehdä aluepolitiikan välinettä. Muina edellytyksinä ovat, että ruuhkamaksujen käyttöönotosta päätetään paikallisesti ja ettei niiden käyttöönotto saa vähentää valtion seudulle osoittamaa muuta liikenteen rahoitusta.



On tärkeää, että myös meluntorjunnan toteuttamiseen ja ilmanlaadun parantamisen toimenpiteisiin kiinnitetään suunnitelmassa erityistä huomiota. Melusuojauksen lisäksi nopeusrajoitusten alentaminen olisi vaikutuksiltaan erittäin merkittävä keino sekä melu- että pölyhaittojen vähentämiseksi. Kitkarenkaiden käytön edistämiseksi tarvitaan kaupungin keinojen lisäksi myös valtion toimenpiteitä.

Suunnitelmassa on tuotu esiin myös vaihtoehtoisten käyttövoimien edellyttämän jakeluinfran kehittäminen. Tämä tulee jatkossa edellyttämään merkittäviä tilavaroja sekä henkilö- että raskaan liikenteen käyttöön. Jakeluinfraverkoston seudullinen suunnittelu ja toteutus on tarpeen käynnistää pikaisesti, jottei se ole esteenä liikenteen vihreälle siirtymälle.

Investointiohjelma

Helsingin kaupunki esittää MAL 2023 -suunnitelmaraportin liitteenä olevaan investointiohjelmaan seuraavia muutoksia:

- Viikin-Malmin pikaraitiotien rakentaminen alkaa 2028, ja se tulee liittämään Lahdenväylän vyöhykkeen hankekokonaisuuteen, jonka toteutus alkaa 2024–2027 sisältäen raitiotien rakennussuunnittelun. Kokonaisuuteen liittyy Viikin-Malmin pikaraitiotie, toteutettavaan raideyhteyteen kytkeytyvä asukas- ja työpaikkamäärän merkittävä lisäys, ”Vt 4 välillä Kehä I – Kehä III ja Ilmasillan eritasoliittymä” sekä Lahdenväylän (Vt 4) nopeusrajoitusten alentaminen, joka osaltaan mahdollistaa maankäytön tiivistämisen väylän läheisyydessä. Lahdenväylän vyöhyke on erittäin keskeinen kasvusuunta Helsingin maankäyttöstrategioissa kytkeytyen Malmin entisen lentokentän kokonaisuuteen, jonka asuntorakentaminen alkaa 2024.
- Pääkaupunkiseudun asuntotuotantotavoitteiden saavuttaminen sekä raitiotieverkon rakentaminen edellyttävät paikoin nykyisten sähköverkolle kriittisten voimajohtojen kaapelointia. Näistä aiheutuvat kustannusvaikutukset kuntiin tulee ottaa osaksi valtion kunnille myöntämää rahoitusta niissä tapauksissa, joissa kaapelointi on edellytysinvestointi asuntotuotannon toteuttamiseksi tai joukkoliikennehankkeen rakentamiseksi. Tämä voitaisiin toteuttaa esimerkiksi laajentamalla valtion myöntämiä infra-avustuksia. Investointiohjelmassa on myös syytä tunnistaa hankkeet, joihin liittyy näitä investointeja.
- Lentorata tulee lisätä vuosina 2032–2035 toteutettavien hankkeiden listalle. Helsingin kaupungin näkökulmasta hankkeen vastuutaho tai toteutustapamalli eivät ole sopivia tapoja määrittää, sopiiko hanke MAL-suunnitelmaan vai ei, vaan se pitää arvioida MAL-suunnitelman tavoitteiden ja hankkeen vaikutusten kautta. Lentorata lyhentää matka-aikoja maakunnista maailmalle, ja nopeat raideyh-



teydet Helsinkiin parantavat niin pääkaupungin kuin muiden alueiden kilpailukykyä. Lentorata olisi myös keskeinen osa Euroopan laajuista TEN-T-ydinverkkoa.

- Helsingin Sataman hanke Satamatunneli tulee lisätä osaksi investointiohjelmaa (vuosille 2028–2031). Hankekokonaisuus sisältää myös kaupungin investointeja, jotka tulee huomioida MAL-sopimusneuvotteluissa. Satamatunneli vahvistaa Suomen ja Suomen suurimman yleissataman ja TEN-T-ydinsataman logistisia yhteyksiä maailmalle. Hanke on tärkeä sekä ulkomaankaupalle että huoltovarmuudelle.
- Helsingin päärautatieaseman vaihtoyhteyksien parantaminen tulee lisätä investointiohjelmaan (vuosille 2028–2031). Parantamistarve on tunnistettu MAL-suunnitelmaluonnoksessa, ja jatkotyössä on perusteltua selvittää, kuinka vaihtoyhteyksiä olisi mahdollista nopeuttaa. Valtion kanssa käytävissä MAL-sopimusneuvotteluissa tulee varautua päärautatieaseman lähiliikenteen matkustajien palvelutason parantamiseen. Päärautatieaseman ja sen vaihtoyhteyksien kehittäminen on välttämätöntä, kun Pisaraa ei suunnitelmassa esitetä toteutettavan seuraavalla MAL-sopimuskaudella.
- Helsinki pitää tärkeänä edistää lähijunaliikenteen varikkoratkaisua, jotta seutu kasvaa kestäväällä tavalla varmistuen myös liikennejärjestelmän kustannustehokkuuden. Suunnitelmassa on perustellusti esitetty, että valtio osallistuu varikoiden suunnitteluun ja rakentamiseen 30 prosentin osuudella. Myös raitio- ja metrolinjojen varikoihin tulee kohdistaa valtion tukea, kuten valtio on jo toiminut Tampereen raitioliikennevarikon osalta.

Investointiohjelman vuosille 2024–2027 sijoittuvista nimetyistä hankkeista suurin osa on tieliikenteen hankkeita. Lisäksi korissa esitetyistä raidehankkeista suurin osa on vielä kehitysvaiheessa. Vaikka tiehankkeilla parannetaan myös maankäytön edellytyksiä, ne samanaikaisesti tukevat hiilineutraalisuustavoitteiden vastaisesti autoliikennesuorituksen kasvua seudulla. Seudun liikenteen päästöjen vähentämisen kannalta tämä on väärä kehityssuunta, ja toteutettavien hankkeiden määrää tulee tarkastella kriittisesti. Liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi on perusteltua toteuttaa nopeusrajoitusmuutoksia, jotka myös osaltaan lisäävät maankäytön kehittämisedellytyksiä. Valtion tulee myöntää pääväyläasetuksen mukaisia poikkeamia nopeusrajoituksen alentamiseksi maankäytön kehittämisen vuoksi. Keskeisiä tällaisia merkittäviä maankäyttöhyötyjä tuottavia pääväylien kohtia olisivat ainakin Lahdenväylä Kehä I:n sisäpuolella sekä Länsiväylän itäpää.

MAL-suunnittelu- ja sopimisprosessin kehittäminen

MAL-suunnittelu on ollut järkevä työkalu edistää Helsingin seudun kestävä kasvua ja yhteistyötä. Kuitenkin suunnitteluprosessi ja siihen liit-



tyvä päätöksentekorakenne on vuosien saatossa muotoutunut liiankin monimutkaiseksi. Olisi syytä tehdä kattava arviointi siitä, miten jatkossa olisi Helsingin seudulla perusteltua tehdä seudullista maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteissuunnittelua. Tämä liittyy paitsi suunnittelun sisältöön myös siihen, millainen organisoituminen ja prosessi palvelisi tätä tarkoitusta parhaiten.

Esittelijän perustelut

MAL-suunnitelma

Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL 2023 -suunnitelma on strateginen, Helsingin seudun 14 kuntaa kattava suunnitelma. Suunnitelma ilmaisee seudun kuntien yhteisen tavoitteen seudun kehityksestä vuoteen 2040 ja luo näkemystä vuoteen 2060 asti. Visiona on, että Helsingin seutu on vuonna 2040 Euroopan kestävimmin kasvava ja ihmisläheisin metropolialue. Seutu saavuttaa vision mukaisen tulevaisuuden vuoteen 2040 mennessä vastaamalla suunnitelmalle asetettuihin kolmeen päätavoitteeseen: hiilineutraaliin, hyvinvoivaan ja menestyvään Helsingin seutuun.

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

1. Jatketaan Helsingin seudun yhdyskuntarakenteen pitkäjänteistä tiivistämistä, erityisesti keskuksiin ja raideliikenteeseen tukeutuen sekä nykyistä liikennejärjestelmää täysimääräisesti hyödyntäen.
2. Rakennetaan Helsingin seudun asukkaiden tarpeisiin monipuolisia ja laadukkaita asumisen vaihtoehtoja ja uudistetaan määrätietoisesti asuinalueita, jotka uhkaavat jäädä kehityksestä jälkeeseen.
3. Panostetaan aiempaa vahvemmin Helsingin seudun kestävä liikennejärjestelmän kehittämiseen ja varmistetaan tehokas joukkoliikennejärjestelmä myös tulevaisuudessa.
4. Seudullisella ja kansallisella tasolla toteutetaan monipuolisia toimenpiteitä, joilla vähennetään liikenteen päästöjä ja asumisen energiankulutusta.
5. Vahvistetaan Helsingin seudun elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä kehittämällä keskeisiä elinkeinoalueita sekä parantamalla kansainvälistä saavutettavuutta ja logistiikan tehokkuutta.



MAL-investointiohjelma on laadittu vuosille 2024–2035 ja hankkeet on määritetty kolmeen koriin vuosille 2024–2027, 2028–2031 ja 2032–2035. Investointiohjelmaan on muodostettu eri liikennemuotojen ja seudun alueiden näkökulmasta tasapainoinen kokonaisuus, jonka vaikutukset vastaavat MAL 2023 -suunnitelman tavoitteisiin (hiilineutraali, hyvinvoiva, menestyvä). Investointiohjelmassa on mukana hankkeita, jotka tukevat seudun logistiikan tai maankäytön edellytyksiä tai näitä molempia. Lähtökohtana on ollut muodostaa jatkumo MAL 2019 -suunnitelman investointiohjelmalle sekä yhteensovittaa investointiohjelmaa Väyläviraston valtakunnalliseen investointiohjelmaan. Hankkeiden osalta on huomioitu niiden suunnitelmavalmius ja toteutettavuus sekä seudullinen vaikuttavuus, kustannustehokkuus ja vaikutus maankäytön tai tavaraliikenteen kehittymiseen. Investointiohjelman kokonaiskustannukset ovat arviolta 3 mrd. euroa.

MAL 2023 -suunnitelmaa on laadittu iteratiivisesti ja siitä on tehty kaksi versiota, joiden vaikutuksia on arvioitu. Suunnitelmaluonnosta on muokattu syksyn 2022 aikana vaikutusten arvioinnin tulosten sekä Helsingin seudun liikennejärjestelmä eli HLJ-toimikunnan ja MAL-neuvottelukunnan yhteiskokouksista ja luottamushenkilötilaisuudesta saadun palautteen pohjalta.

Lausuntopyyntö

HSL on pyytänyt Helsingin kaupungilta Helsingin seudun MAL-neuvottelukunnan ja HLJ -toimikunnan yhteistyönä syntyneestä MAL 2023 -suunnitelmaluonnoksesta sekä sen vaikutusten arviointiselostuksesta lausuntoa 25.5.2023 mennessä. Suunnitelma toimii pohjana seudun ja valtion MAL-sopimusneuvotteluille. Helsingin kaupunki on pyytänyt ja saanut lisäaikaa lausunnon antamiseen 30.5.2023 asti.

Kaupunginkanslia on pyytänyt kaupunkiympäristölautakunnan lausuntoa 9.5.2023 mennessä.

Asian käsittely

Lautakunta hyväksyi 9.5.2023 yksimielisesti täydennyksiä esittelijän pohjaesitykseen. Esittelijän tekemät lisäykset liittyivät Salmisaaren ja Lauttasaaren täydennysrakentamisen mahdollistamiseen arvioimalla alueen liikenteen roolia uudelleen kaupungin ja valtion välisessä yhteistyössä, valtion asuntorahaston varojen käyttämiseen kunnallisten vuokra-asuntoyhtiöiden tilanteen helpottamiseen korkotilanteen muututtua merkittävästi ja sekä lähijuna-, raitiotie- ja metrolikenteen varikkoratkaisuihin ja niiden rahoitukseen. Kaksi muuta täydennystä olivat lautakunnan jäsenten esityksiä koskien puustoisten alueiden säilyttämistä seudun maankäytössä sekä Pisara-radan pitämistä edelleen mukana



22.05.2023

Asia/15

valtion rataverkon kehittämissuunnitelmissa, vaikka se ei ole nyt esillä olevan MAL-suunnitelman hanke.

Lautakunta äänesti myös useasta muusta lautakunnan jäsenten tekemästä vastaehdotuksesta koskien mm. ruuhkamaksuja koskevan lain-säädännön valmistelua sekä liikennemelua, päästöjä ja nopeusrajoituksia. Nämä äänestyksessä vähemmistöön jääneet vastaehdotukset kokonaisuudessaan ja niistä käydyt äänestykset ilmenevät päätöshistoriasta.

Esitys on lautakunnan esityksen mukainen.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Tanja Sippola-Alho, kaupunginsihteeri, puhelin: 09 310 36154
tanja.sippola-alho(a)hel.fi

Liitteet

- 1 Lausuntopyyntö 3.4.2023
- 2 MAL 2023 -suunnitelmaluonnos 14.4.2023
- 3 MAL 2023 -suunnitelmaluonnoksen arviointiselostus 14.4.2023
- 4 Lausuntopyyntö 3.4.2023, liite, MAL-suunnitelma, taustaraportti

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote

Lausunnon pyytäjä

Otteen liitteet

Esitysteksti

Tiedoksi

Kaupunkiympäristölautakunta
Kaupunkiympäristölautakunnan rakennusten ja yleisten alueiden jaosto
Kaupunkiympäristölautakunnan ympäristö- ja lupajaosto

Päätöshistoria

Kaupunkiympäristölautakunta 09.05.2023 § 240

HEL 2021-009697 T 00 01 06

Lausunto

Postiosoite

PL 1
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunginkanslia@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

FI0680001200062637

Alv.nro

FI02012566



Kaupunkiympäristölautakunta antoi kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Lausunnon keskeisin sisältö:

- Suunnitelman kokonaisrahoitus on riittämätön, ja valtion osuutta investointihankkeista tulee kasvattaa
- Investointiohjelman sisältöä tulee muuttaa alempana esitetyillä tavoilla
- Suunnitelma ei saavuta tavoitteitaan esimerkiksi hiilineutraaliuden osalta. Suunnitelmaa tulee muokata niin, että tavoite saavutetaan.
- Suunnitelmassa esitetty valtion 150 miljoonan euron vuotuinen tuki joukkoliikenteen operointiin on suunnitelman yhteiskuntataloudellisen kannattavuuden näkökulmasta ratkaisevan tärkeä keino ja siten täysin olennainen osa suunnitelmaa.
- Suunnitelman kirjausta ruuhkamaksuista tulee terävöittää niin, että tarve säädösvalmistelun valmistumiselle tulevan hallituskauden aikana tulee ehdottoman selväksi.

Suunnitelma on visioltaan ja tavoitteiltaan (hiilineutraali, hyvinvoiva ja menestyvä Helsingin seutu) hyvä. Myös monet suunnitelmassa esitetyt toimenpiteet ovat hyvin tunnistettuja ja tarpeellisia. Helsingin näkökulmasta keskeisimmät huomiot liittyvät suunnitelman riittämättömään kokonaisrahoitukseen ja investointiohjelman sisältöön. Lisäksi seudun kestävä kasvun ja kuntien omien ilmastotavoitteiden saavuttamisen näkökulmasta on merkittävä ongelma, että hiilineutraaliustavoitetta ei vaikutusten arvioinnin perusteella lähimainkaan saavuteta, ja suunnitelma on siltä osin riittämätön. On välttämätöntä, että suunnitelmassa esitetään, millä keinoilla sille asetetut tavoitteet voidaan saavuttaa.

MAL-suunnitelman pohjalta neuvoteltava MAL-sopimus on Helsingin seudun kasvusopimus, jossa kunnat sitoutuvat toteuttamaan merkittävän määrän uutta asuntotuotantoa ja valtio tukee tuotannon käynnistymistä liikenneinvestointien ja käynnistys- sekä infra-avustusten avulla. Maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnittelu yhdessä on perusteltua, sillä niiden vaikutukset liittyvät aina kiinteästi toisiinsa.

Maankäyttö

Seudun viime vuosien korkea asuntotuotannon määrä perustuu seudulliseen suunnitteluun ja sopimiseen, ja nyt suunnitelmassa esitetty asuntotuotantotavoite (16 500 as./v. seudulla, josta Helsinkiin 6 600 as./v.) on perusteltua pitää esitetyllä tasolla. Suunnitelmaluonnoksessa tehdyt maankäytön ratkaisut mahdollistavat asuntotuotantotavoitteiden saavuttamisen 2030-luvulla. Maankäytön kasvu on tarkoituksenmukaista ohjata seudun ensisijaisesti kehitettäville vyöhykkeille, ja suunnitelmas-



sa esitetty tavoitetaso (95 %) asuntotuotannon kohdistumiselle ensisijaisille vyöhykkeille on perusteltu. Nämä ensisijaiset maankäytön kehittämissvyöhykkeet ohjaavat maankäyttöä perustellusti hyvin saavutettaville alueille ja keskuksiin. Tämä on myös Helsingin oma tavoite ja keskuskaupungin näkökulmasta tavoiteltava suunta koko seudulla. Suunnitelman maankäyttöaineistojen perusteella ennakoidusta kasvusta 94 % sijoittuu ensisijaisille vyöhykkeille. Tavoitteena ei voi olla nyt ennustettua kasvua hajautuneempi kehitys, eikä tavoitetasoa ole mahdollista pienentää.

Lisäksi täydennysrakentamisen roolin korostaminen sekä asemanseutujen kehittäminen ovat perusteltuja kehityssuuntia. Asemanseuduilla maankäytön tehostaminen tarjoaa vaihtoehdon matkustaa kestäväillä kulkutavoilla jo tehtyyn investointiin tukeutuen. Valtion tulee luopua tarpeettomista liikennealuevarauksista asemanseuduilla ja toimia aktiivisesti edistääkseen valtion toimijoiden (Senaatti-kiinteistöt ja Väylävirasto) omistuksessa tai hallinnassa olevan maankäyttöpotentiaalin käyttöön ottamista sekä asemanseutujen laadullisessa parantamisessa. Lisäksi valtion tulee luopua hallinnassaan olevista kiinteistöistä asemilla, sillä kaupungin kyky toteuttaa tiivistä kaupunkirakennetta on parempi.

Helsingin tavoitteena on luoda edellytykset toteuttaa tiivistä, kantakaupunkimaista maankäyttöä Salmisaareen ja Lauttasaareen. Helsingillä on tahtotila ja suunnitelmat sataman liikenteen varmistamiseen, mutta samalla perusteltuja tarpeita muuttaa liikenteen kokonaisroolia alueella. Helsingin näkemys on, että MAL-suunnitelman tulisi tunnistaa Helsingin maankäytön ja liikenteen intressit alueella ja antaa tuki tästä alueesta käytäville neuvotteluille Helsingin ja valtion kaikkien liikenneviranomaisien kesken.

Seudun maankäytössä huomioidaan puustoisten alueiden merkitys seudun hiilineutraaliustavoitteiden saavuttamiseksi.

Asuminen

Suunnitelmassa esitetyt asuntopoliittiset toimenpiteet ovat linjassa Helsingin kaupungin asumisen ja siihen liittyvän maankäytön toteutusohjelman (AM-ohjelman) kanssa. Helsingin seudun kilpailukyvyyn ja tasapainoisen kehityksen näkökulmasta on keskeistä, että ARA-tuettua asuntokantaa toteutetaan seudun eri puolilla, eikä esimerkiksi monipuolisen asuntotuotannon toteuttaminen jää yksinomaan Helsingin hartaille. On tärkeä huomioida, että juuri sosiaalisen kestävyysnäkökulma on suunnitelmassa vaikutusten arvioinnin näkökulmasta parhaalla mallilla.

ARA-asuntotuotannon toteutumisen, tasapainoisen jatkuvan kaupunki-kehityksen ja Helsingin asuntotuotantotavoitteiden toteutumisen osalta



vuonna 2022 merkittävä ongelma oli ARA:n tekemät Helsingin asuntotuotantoa koskevat lähes pelkästään hylkäävät päätökset. ARA:n kustannusohjauksen ennakoitavuuteen ja läpinäkyvyyteen tulee jatkossa kiinnittää huomioita, jotta tavoitteiden mukainen ARA-tuettu asuntotuotanto voidaan varmistaa eivätkä suhdanneheilahtelut muodostu esteeksi kaupunkikehitykselle. Helsingin kaupunki haluaa myös nostaa esiin viimeaikaisen erittäin nopean inflaation ja korkokustannukset, jotka haastavat ARA-yhteisöjen taloutta ja luovat painetta merkittäviin vuokrien ja vastikkeiden nostoihin omakustanneperusteisessa asuntokannassa. MAL-sopimuksessa sovittavilla asioilla tulee estää asumiskustannusten huomattava nousu ARA-asuntokannassa ja varmistaa edellytykset toteuttaa uudistuotantoa jatkossakin tavoitteiden mukaisesti.

Kaupunkiuudistuksen toteuttaminen on ensiarvoisen tärkeää alueiden eriytymiskehityksen korjaamiseksi. Muun muassa suunnitelmassa esitetyt panostukset kaupunkiuudistusalueiden asemanseutujen kehittämiseksi ovat tärkeitä alueiden kehitykselle sekä asemanseutujen turvallisuudelle ja viihtyisyydelle. On tärkeää, että vuokravaltaisilla alueilla pystytään monipuolistamaan asuntokantaa. Siksi suunnitelmassa tulee huomioida ARA-vuokratuotantotavoitteen lisäksi tavoite luoda edellytyksiä omistusasuntotuotannolle näillä alueilla sekä kehittää vuokra- ja omistusasumisen väliin sijoituvia ns. välimuodon malleja yhdessä valtion ja muiden toimijoiden kanssa. Alueiden tasapainoisen kehityksen ja päästövähennysten vaatimat kustannukset tulee voida huomioida lainojen tai avustusten myöntämisessä. Välimuodon malleilla on erityisen tärkeä merkitys vuokratalovaltaisten alueiden asuntokannan monipuolistamisessa.

Valtion korkotukilainaan maksetaan korkohyvitystä, mikäli perittävä vuotuinen korko ylittää omavastuun rajan. Korkotukilainojen lyhennysohjelma on tavanomaisesti takapainoinen, mutta korkohyvityksen piirissä oleva lainapääoma laskee voimakkaasti heti ensimmäisestä vuodesta alkaen. Nykyisessä tilanteessa, kun lainojen korot ovat nousseet ennätysnopeasti, eikä yhtiöillä (Helsingissä esimerkiksi HEKA ja HASO) ole normaalissa vuosikellon mukaisessa budjetointivaiheessa ollut mahdollisuutta ennakoida lainakustannusten nousua, tulisi valtion asuntorahastoa käyttää tilapäisesti kohtuuttomiksi nousevien asumiskustannusten tasaajana. Parantamalla korkotuen suojan tasoa väliaikaisesti esimerkiksi vuosien 2023-2025 välisenä aikana välttäisiin merkittävilta asumiskustannusten (vuokrat ja vastikkeet) nousulta. Korkotuen tasoa pitäisi parantaa sekä kattavuuden että tuen tason osalta. Näin toimimalla vältetään pienituloisten kotitalouksien ajautumisesta asumaan ahtaammin ja asumiskustannusten merkittävän nousun aiheuttamalta valtion asumistukimenoja kasvattavalta vaikutukselta. Valtion asuntorahasto on valtion budjetin ulkopuolinen rahasto, eikä tällä



tilapäisellä ratkaisulla olisi siten suoria talousarviovaikutuksia valtion budjettiin.

Liikenne

Helsingin seudun merkitys koko Suomen kilpailukyvyllä on elintärkeä – samoin Helsingin merkitys Helsingin seudulle. Onkin välttämätöntä, että Helsinkiin kohdistetaan riittävästi investointeja, jotta voidaan varmistaa koko seudun kilpailukyky verrattuna kansainvälisiin verrokkeihin. Aiheesta tehty selvitys osoittaa, että valtion osuus investointihankkeista on muiden pohjoismaiden suuriin kaupunkeihin verrattuna Helsingin seudulla huomattavasti alhaisempi.

Suunnitelman kokonaisinvestointien määrä on täysin riittämätön ja se vaarantaa seudun kasvutavoitteiden saavuttamisen. Erityisesti Helsinkiin, seudun ydinkaupunkiin, kohdistuvia kestävä liikumisen investointeja tulee lisätä, koska niillä saavutetaan suurimmat vaikutukset seudun kilpailukykyyn ja hiilineutraalisuuteen. Erittäin tärkeää on varmistaa vaikuttavimpien hankekokonaisuuksien oikea-aikainen toteutus. Valtion suuntaan asetetut odotukset investointien rahoituksessa tulee kuvata MAL-suunnitelmassa selkeämmin: tavoitteena tulee olla, että valtion rahoitusosuus seudulle sovittavista yhteishankkeista on esitettyä suurempi. On perusteltua, että osapuoli, jonka taseeseen investointi kirjataan, on päävastuussa investoinnista ja sen rahoituksesta.

Sekä EU:n että Suomen valtakunnalliset päästövähennystavoitteet edellyttävät kaupungeilta merkittäviä toimia. Helsinki tavoittelee kaupunkistrategiansa mukaisesti hiilineutraaliutta 2030 ja hiilinollaa 2040 sekä hiilinegatiivisuutta tämän jälkeen. Liikenteen päästöt vastaavat neljännestä kaupungin kokonaispäästöistä, joten Helsinki on käynnistänyt selvitykset keinoista, joilla tavoitteisiin päästäisiin. Selvityksen perusteella merkittäviä keinoja tulee löytyä vaikuttaen sekä ajoneuvojen käyttövoimaan että liikennesuoritteeseen. Keinoja tulee myös toteuttaa väkevästi kaikilla eri tasoilla: kaupungin omat keinot, seudulliset keinot ja valtion keinot. Koska liikenne ei huomioi kuntarajoja, vaan on merkittäviltä osin seudullista, tulee myös keinojen olla ensisijaisesti seudullisia, jotta vaikutukset kohdistuisivat seudun sisällä tasapuolisesti.

MAL-suunnitelmaluonnoksella vähennetään liikenteen päästöjä vuoden 2040 tilanteessa vain kolme prosenttiyksikköä verrattuna vertailutilanteeseen. MAL-suunnitelmaluonnokseen päätyneet keinot ovat siis täysin riittämättömiä. Vaikutusten arvioinnin kautta on tunnistettu myös muita mahdollisia keinoja, joiden toteutumiseen seutu voisi vaikuttaa. Tällaisina keinoina vaikutusten arvioinnin jatkosuosituksissa mainitaan esimerkiksi tienkäyttömaksut ja ympäristövyöhykkeet. Helsingin kaupungin näkökulmasta, ilman seudullisia keinoja, kuntien omiin hiilineut-



raalisuustavoitteisiin pääseminen tarkoittaa paikallisempia, mutta auto-liikenteeseen voimakkaammin kohdistuvia rajoituskeinoja. Esimerkiksi Helsingin kaupungin alueella liikenteen päästöjen vähentämiseen liittyen on käynnistetty ympäristövyöhykkeen laajentamisen (nk. nolla-päästövyöhyke) esiselvitys.

Joukkoliikenteen houkuttelevuuden lisäämiseksi on MAL-luonnoksessa tunnistettu keinoja. Suunnitelmassa todetaan, että valtio lisää panoksiaan joukkoliikenteeseen lipun hintojen alentamiseksi ja palvelutasoon parantamiseksi sekä joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattamiseksi. Valtion joukkoliikenneavustuksen tulee pysyä vähintään samalla tasolla kuin koronapandemian aikana. 150 miljoonan euron vuotuisella valtion tuella joukkoliikennejärjestelmän operatiivisiin kustannuksiin saavutetaan erittäin tehokas myönteinen vaikuttavuus. Tärkeää on erityisesti kohdentaa tuet joukkoliikenteen palvelutasoon sekä lippujen hintoihin, jotta joukkoliikenteen kulkutapaosuus kasvaisi tulevaisuudessa.

Metron toimintaedellytyksiä Itä-Helsingissä tulee parantaa alueiden uudistamisen yhteydessä. Helsingin kantametron infrastruktuuriin (asemat, laiturialueet, rataverkko, sähkönsyöttöjärjestelmät) kohdistuu merkittäviä perusparannustarpeita 2023-2028, jotka ovat edellytyksenä metron luotettavalle ja turvalliselle liikenteelle sekä tulevalle kapasiteetin nostolle. Valtion tuleekin osana MAL-sopimusta osallistua myös metron ja muiden olemassa olevien, pääomaintensiivisten raideyhteyksien toimintaedellytysten ylläpitämiseen ja edelleen kehittämiseen. Valtion osallistuminen MAL-suunnitelmaan vuosille 2024-2027 sisältävään metron kulunvalvontajärjestelmän uusimiseen on tärkeää.

Valtion ja Helsingin seudun välisessä MAL-sopimuksessa 2020–2031 valtio on sitoutunut siihen, että se aloittaa ruuhkamaksujen mahdollistamista koskevan säädösvalmistelun. Asia oli kirjattuna myös Marinin hallitusohjelmaan. MAL 2023 -suunnitelmaluonnoksen kirjausta ruuhkamaksuista tulee edelleen terävöittää, jotta tarve säädösvalmistelun valmistumiselle tulevan hallituskauden aikana tulee ehdottoman selväksi. Valtio on tilanteessa, jossa se joutuu tavalla tai toisella uudistamaan tieliikenteen verotusta sähköautojen osuuden lisääntyessä. Kaupunkiseudun kilpailukyvyllä on tärkeää, että tätä uudistamista ei tehtäisi pelkän verokertymän varmistamiseksi ja erillisenä kaupunkiseutujen tarpeista. Sen sijaan, kun ruuhkamaksulainsäädäntöä valmistellaan, sen ehdottomana edellytyksenä tulee olla, että ruuhkamaksutulot kohdistetaan vain ko. seudun liikennejärjestelmän kehittämiseen. Tämän avulla varmistetaan seudun kestävä kasvu eikä ruuhkamaksusta saa tehdä aluepolitiikan välinettä. Muita edellytyksiä ovat, että ruuhkamaksujen käyttöönotosta tulisi päättää seudun kunnat, eikä niiden käyttö-



notto tule vähentää valtion seudulle osoittamaa muuta liikenteen rahoitusta.

On erittäin tärkeää, että myös meluntorjunnan toteuttamiseen ja ilmanlaadun parantamisen toimenpiteisiin kiinnitetään suunnitelmassa erityistä huomiota. Melusuojauksen lisäksi nopeusrajoitusten alentaminen olisi vaikutuksiltaan erittäin merkittävä keino sekä melu- että pölyhaittojen vähentämiseksi. Kitkarenkaiden käytön edistämiseksi tarvitaan kaupungin keinojen lisäksi myös valtion toimenpiteitä.

Suunnitelmassa on tuotu esiin myös vaihtoehtoisten käyttövoimien edellyttämän jakeluinfran kehittäminen. Tämä tulee jatkossa edellyttämään merkittäviä tilavarauksia sekä henkilö- että raskaan liikenteen käyttöön. Jakeluinfraverkoston seudullinen suunnittelu ja toteutus on tarpeen käynnistää pikaisesti, jottei se toimi esteenä liikenteen vihreälle siirtymälle.

Investointiohjelma

Helsingin kaupunki esittää MAL 2023 -suunnitelmaraportin liitteenä olevaan investointiohjelmaan seuraavia muutoksia:

- Viikin-Malmin pikaraitiotien rakentaminen alkaa 2028, ja se tulee liittää Lahdenväylän vyöhykkeen hankekokonaisuuteen, jonka toteutus alkaa 2024–2027 sisältäen raitiotien rakennussuunnittelun. Kokonaisuuteen liittyy Viikin-Malmin pikaraitiotie, toteutettavaan rai-deyhteyteen kytkeytyvä asukas- ja työpaikkamäärän merkittävä lisäys, ”Vt 4 välillä Kehä I – Kehä III ja Ilmasillan eritasoliittymä” sekä Lahdenväylän (Vt 4) nopeusrajoitusten alentaminen, joka osaltaan mahdollistaa maankäytön tiivistämisen väylän läheisyydessä. Lahdenväylän vyöhyke on erittäin keskeinen kasvusuunta Helsingin maankäyttöstrategioissa kytkeytyen Malmin entisen lentokentän kokonaisuuteen, jonka asuntorakentaminen alkaa 2024.
- Pääkaupunkiseudun asuntotuotantotavoitteiden saavuttaminen sekä raitiotieverkon rakentaminen edellyttävät paikoin nykyisten sähköverkolle kriittisten voimajohtojen kaapelointia. Näistä aiheutuvat kustannusvaikutukset kuntiin tulee ottaa osaksi valtion kunnille myöntämää rahoitusta niissä tapauksissa, kun kaapelointi on edellytysinvestointi asuntotuotannon toteuttamiseksi tai joukkoliikennehankkeen rakentamiseksi. Tämä voitaisiin toteuttaa esimerkiksi laajentamalla valtion myöntämiä infra-avustuksia. Investointiohjelmas- sa on myös syytä tunnistaa hankkeet, joihin liittyy näitä investointe- ja.
- Lentorata tulee lisätä vuosina 2032–2035 toteutettavien hankkeiden listalle. Helsingin kaupungin näkökulmasta hankkeen vastuutaho tai toteutustapamalli eivät ole sopivia tapoja määrittää, sopiiko hanke



MAL-suunnitelmaan vai ei, vaan se pitää arvioida MAL-suunnitelman tavoitteiden ja hankkeen vaikutusten kautta. Lentorata lyhentää matka-aikoja maakunnista maailmalle, ja nopeat raideyhteydet Helsinkiin parantavat niin pääkaupungin kuin muiden alueiden kilpailukykyä. Lentorata olisi myös keskeinen osa Euroopan laajuista TEN-T-ydinverkkoa.

- Helsingin Sataman hanke Satamatunneli tulee lisätä osaksi investointiohjelmaa (vuosille 2028–2031). Hankekokonaisuus sisältää myös kaupungin investointeja, jotka tulee huomioida MAL-sopimusneuvotteluissa. Satamatunneli vahvistaa Suomen ja Suomen suurimman yleissataman ja TEN-T-ydinsataman logistisia yhteyksiä maailmalle. Hanke on tärkeä sekä ulkomaankaupalle että huoltovarmuudelle.
- Helsingin päärautatieaseman vaihtoyhteyksien parantaminen tulee lisätä investointiohjelmaan (vuosille 2028–2031). Parantamistarve on tunnistettu MAL-suunnitelmaluonnoksessa, ja jatkotyössä on perusteltua selvittää, kuinka vaihtoyhteyksiä olisi mahdollista nopeuttaa. Valtion kanssa käytävissä MAL-sopimusneuvotteluissa tulee varautua päärautatieaseman lähiliikenteen matkustajien palvelutason parantamiseen. Päärautatieaseman ja sen vaihtoyhteyksien kehittäminen on välttämätöntä, kun Pisaraa ei suunnitelmassa esitetä toteutettavan seuraavalla MAL-sopimuskaudella.
- Huolimatta siitä, että Pisararata ei ole osa MAL-investointiohjelmaa, se on ollut pitkään osa Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmaa. Sen toteuttamiselle on luotu edellytykset maakunta-, yleis- ja asemakaavoissa. Lisäksi Pisarasta on toteutukseen tarvittavat suunnitelmat valmiina. Pisara on syytä pitää suunnitelmissa kun valtakunnallista rataverkkoa kehitetään.
- Helsinki pitää tärkeänä edistää lähijunaliikenteen varikkoratkaisua, jotta seutu kasvaa kestäväällä tavalla varmistuen myös liikennejärjestelmän kustannustehokkuuden. Suunnitelmassa on perustellusti esitetty, että valtio osallistuu varikoiden suunnitteluun ja rakentamiseen 30 prosentin osuudella. Myös raitio- ja metrolinjojen varikoihin tulee kohdistaa valtion tukea, kuten valtio on jo toiminut Tampereen raitioliikennevarikon osalta.

Investointiohjelman vuosille 2024–2027 sijoittuvista nimetyistä hankkeista suurin osa on tieliikenteen hankkeita. Lisäksi korissa esitetyistä raidehankkeista suurin osa on vielä kehitysvaiheessa. Vaikka tiehankkeilla parannetaan myös maankäytön edellytyksiä, ne samanaikaisesti tukevat hiilineutraalisuustavoitteiden vastaisesti autoliikennesuoritteiden kasvua seudulla. Seudun liikenteen päästöjen vähentämisen kannalta tämä on väärä kehityssuunta, ja toteutettavien hankkeiden määrää tulee tarkastella kriittisesti. Liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi on perusteltua toteuttaa nopeusrajoitusmuutoksia, jot-



ka myös osaltaan lisäävät maankäytön kehittämisedellytyksiä. Valtion tulee myöntää pääväyläasetuksen mukaisia poikkeamia nopeusrajoituksen alentamiseksi maankäytön kehittämisen vuoksi. Keskeisiä tällaisia merkittäviä maankäyttöhyötyjä tuottavia pääväylien kohtia olisivat ainakin Lahdenväylä Kehä I:n sisäpuolella sekä Länsiväylän itäpäätä.

MAL-suunnittelu- ja sopimisprosessin kehittäminen

MAL-suunnittelu on ollut järkevä työkalu edistää Helsingin seudun kestävä kasvua ja yhteistyötä. Kuitenkin suunnitteluprosessi ja siihen liittyvä päätöksentekorakenne on vuosien saatossa muotoutunut liian monimutkaiseksi. Olisi syytä tehdä kattava arviointi siitä, miten jatkossa olisi Helsingin seudulla perusteltua tehdä seudullista maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteissuunnittelua. Tämä liittyy paitsi suunnittelun sisältöön myös siihen millainen organisoituminen ja prosessi palvelisi tätä tarkoitusta parhaiten.

Käsittely

09.05.2023 Esittelijän ehdotuksesta poiketen

Asian aikana kuultavana oli yksikön päällikkö Heikki Palomäki. Asian tuntija poistui kuulemisensa jälkeen kokouksesta.

Esittelijä muutti ehdotustaan seuraavasti:

Lisätään kappaleen 5 jälkeen uusi seuraavan sisältöinen kappale:
"Helsingin tavoitteena on luoda edellytykset toteuttaa tiivistä, kantakautunkimaista maankäyttöä Salmisaareen ja Lauttasaareen. Helsingillä on tahtotila ja suunnitelmat sataman liikenteen varmistamiseen, mutta samalla perusteltuja tarpeita muuttaa liikenteen kokonaisroolia alueella. Helsingin näkemys on, että MAL-suunnitelman tulisi tunnistaa Helsingin maankäytön ja liikenteen intressit alueella ja antaa tuki tästä alueesta käytäville neuvotteluille Helsingin ja valtion kaikkien liikenneviranomaisien kesken."

Lisätään 8 jälkeen uusi seuraavan sisältöinen kappale:
"Valtion korkotukilainaan maksetaan korkohyvitystä, mikäli perittävä vuotuinen korko ylittää omavastuun rajan. Korkotukilainojen lyhennysohjelma on tavanomaisesti takapainoinen, mutta korkohyvityksen piirissä oleva lainapääoma laskee voimakkaasti heti ensimmäisestä vuodesta alkaen. Nykyisessä tilanteessa, kun lainojen korot ovat nousseet ennätysnopeasti, eikä yhtiöillä (Helsingissä esimerkiksi HEKA ja HASO) ole normaalissa vuosikellon mukaisessa budjetointivaiheessa ollut mahdollisuutta ennakoida lainakustannusten nousua, tulisi valtion asuntorahastoa käyttää tilapäisesti kohtuuttomiksi nousevien asumiskustannusten tasaajana. Parantamalla korkotuen suojan tasoa väliai-



kaisesti esimerkiksi vuosien 2023-2025 välisenä aikana välttäisiin merkittävilta asumiskustannusten (vuokrat ja vastikkeet) nousulta. Korotuen tasoa pitäisi parantaa sekä kattavuuden että tuen tason osalta. Näin toimimalla vältetään pienituloisten kotitalouksien ajautumisesta asumaan ahtaammin ja asumiskustannusten merkittävän nousun aiheuttamalta valtion asumistukimenoja kasvattavalta vaikutukselta. Valtion asuntorahasto on valtion budjetin ulkopuolinen rahasto, eikä tällä tilapäisellä ratkaisulla olisi siten suoraa talousarviovaikutuksia valtion budjettiin."

Esittelijän muutos koskien investointiohjelma-kappaleen (kpl 18) viimeistä ranskalaista viivaa kuulumaan seuraavasti:

"- Helsinki pitää tärkeänä edistää lähijunaliikenteen varikkoratkaisua, jotta seutu kasvaa kestävällä tavalla varmistaen myös liikennejärjestelmän kustannustehokkuuden. Suunnitelmassa on perustellusti esitetty, että valtio osallistuu varikoiden suunnitteluun ja rakentamiseen 30 prosentin osuudella. Myös raitio- ja metrolinjojen varikoihin tulee kohdistaa valtion tukea, kuten valtio on jo toiminut Tampereen raitiolinjen varikon osalta."

Kaupunkiympäristölautakunta hyväksyi esittelijän muutetun ehdotuksen.

Vastaehdotus 8:

Risto Rautava: Lisätään investointiohjelmaa koskevaan kohtaan uusi ranskalainen viiva:

"Huolimatta siitä, että Pissararata ei ole osa MAL-investointiohjelmaa, se on ollut pitkään osa Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmaa. Sen toteuttamiselle on luotu edellytykset maakunta-, yleis- ja asema-kaavoissa. Lisäksi Pissarasta on toteutukseen tarvittavat suunnitelmat valmiina. Pissara on syytä pitää suunnitelmissa kun valtakunnallista rataverkkoa kehitetään."

Kannattaja: Anni Sinnemäki

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti hyväksyä Risto Rautavan vastaehdotuksen mukaan muutetun ehdotuksen.

Vastaehdotus 1:

Marleena Isomaa: Lisätään maankäyttöä koskevaan kohtaan viimeiseksi kappaleeksi seuraava: "Seudun maankäytössä huomioidaan puustoisten alueiden merkitys seudun hiilineutraaliustavoitteiden saavuttamiseksi."

Kannattaja: Anni Sinnemäki



Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti hyväksyä Marleena Isomaan vastaehdotuksen mukaan muutetun ehdotuksen.

Vastaehdotus 1:

Risto Rautava: Poistetaan kohta (kpl 1).

“Suunnitelman kirjausta ruuhkamaksuista tulee terävöittää niin, että tarve säädösvalmistelun valmistumiselle tulevan hallituskauden aikana tulee ehdottoman selväksi.”

Kannattaja: Otto Meri

Vastaehdotus 2:

Risto Rautava: Muutetaan kohta (kpl 8).

“Siksi suunnitelmassa tulee huomioida ARA-vuokratuotantotavoitteen lisäksi tavoite luoda edellytyksiä omistusasuntotuotannolle näillä alueilla sekä kehittää vuokra- ja omistusasumisen väliin sijoittuvia ns. väli-
muodon malleja yhdessä valtion ja muiden toimijoiden kanssa.”

kuulumaan seuraavasti:

“Siksi suunnitelmassa tulee huomioida ARA-vuokratuotantotavoitteen lisäksi tavoite luoda edellytyksiä omistusasuntotuotannolle näillä alueilla.”

Kannattaja: Silja Borgarsdottir Sandelin

Vastaehdotus 7:

Risto Rautava: Muutetaan kohta (kpl 19).

“Liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi on perusteltua toteuttaa nopeusrajoitusmuutoksia, jotka myös osaltaan lisäävät maankäytön kehittämisedellytyksiä.”

kuulumaan seuraavasti:

”Liikenteen nopeusrajoitusmuutoksia on perusteltua selvittää niiltä osin, kun ne lisäävät maankäytön kehittämisedellytyksiä”

Kannattaja: Silja Borgarsdottir Sandelin

Vastaehdotus 6:

Risto Rautava: Poistetaan kohta (kpl 16).

“Melusuojauksen lisäksi nopeusrajoitusten alentaminen olisi vaikutuksiltaan erittäin merkittävä keino sekä melu- että pölyhaittojen vähentämiseksi.”

Kannattaja: Otto Meri



Vastaehdotus 5:

Risto Rautava: Muutetaan kohta (kpl 15).

“Sen sijaan, kun ruuhkamaksulainsäädäntöä valmistellaan, sen ehdottomana edellytyksenä tulee olla, että ruuhkamaksutulot kohdistetaan vain ko. seudun liikennejärjestelmän kehittämiseen.”

kuulumaan seuraavasti:

“Jos ruuhkamaksulainsäädäntöä valmistellaan, sen ehdottomana edellytyksenä tulee olla, että ruuhkamaksutulot kohdistetaan vain ko. seudun liikennejärjestelmän kehittämiseen.”

Kannattaja: Otto Meri

Vastaehdotus 4:

Risto Rautava: Poistetaan kohta (kpl 15).

“Valtion ja Helsingin seudun välisessä MAL-sopimuksessa 2020–2031 valtio on sitoutunut siihen, että se aloittaa ruuhkamaksujen mahdollistamista koskevan säädösvalmistelun. Asia oli kirjattuna myös Marinin hallitusohjelmaan. MAL 2023 -suunnitelmaluonnoksen kirjausta ruuhkamaksuista tulee edelleen terävöittää, jotta tarve säädösvalmistelun valmistumiselle tulevan hallituskauden aikana tulee ehdottoman selväksi.”

Kannattaja: Otto Meri

Vastaehdotus 3:

Risto Rautava: Poistetaan kohta (kpl 12).

“Tällaisina keinoina vaikutusten arvioinnin jatkosuosituksissa mainitaan esimerkiksi tienkäyttömaksut ja ympäristövyöhykkeet.”

Kannattaja: Otto Meri

1 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Risto Rautavan vastaehdotusten 1 ja 3-6 mukaisesti muutettuna.

Jaa-äännet: 8

Silja Borgarsdottir Sandelin, Mia Haglund, Otso Kivekäs, Olli-Pekka Koljonen, Sami Kuusela, Tuomas Nevanlinna, Amanda Pasanen, Anni Sinnemäki

Ei-äännet: 5

Marleena Isomaa, Otto Meri, Jenni Pajunen, Katri Penttinen, Risto Rautava



22.05.2023

Asia/15

Tyhjä: 0

Poissa: 0

Kaupunkiympäristölautakunta päätti hyväksyä esittelijän ehdotuksen äänin 8–5.

2 äänestys

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Risto Rautavan vastaehdotusten 2 ja 7 mukaisesti muutetuna.

Jaa-äännet: 7

Mia Haglund, Otso Kivekäs, Olli-Pekka Koljonen, Sami Kuusela, Tuomas Nevanlinna, Amanda Pasanen, Anni Sinnemäki

Ei-äännet: 6

Silja Borgarsdottir Sandelin, Marleena Isomaa, Otto Meri, Jenni Pajunen, Katri Penttinen, Risto Rautava

Tyhjä: 0

Poissa: 0

Kaupunkiympäristölautakunta päätti hyväksyä esittelijän ehdotuksen äänin 7–6.

25.04.2023 Pöydälle

Esittelijä

vs. kaupunkiympäristön toimialajohtaja
Silja Hyvärinen

Lisätiedot

Heikki Palomäki, yksikön päällikkö: 310 37658
heikki.palomaki(a)hel.fi