



Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelman MAL 2023 hyväksyminen

VD/2265/00.04.03/2023
MSI/THE/MHO/KNU

Helsingin seudun maankäytön (M), asumisen (A) ja liikenteen (L) MAL 2023 -suunnitelma on strateginen, Helsingin seudun 14 kuntaa kattava suunnitelma. Se ilmaisee kuntien yhteisen tavoitetilän seudun kehityksestä vuoteen 2040 ja luo näkemystä vuoteen 2060 asti. Suunnitelma toimii pohjana käynnissä oleville MAL-sopimusneuvotteluille.

Suunnitelmakokonaisuus kattaa lakisääteisen liikennejärjestelmäsuunnitelman. Vaikutusten arviointi puolestaan täyttää SOVA-lain (laki viranomaisten ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista 200/2005) vaatimukset ja arviointia on tehty liikenteen lisäksi maankäytön ja asumisen keskeisistä teemoista.

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

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

Suunnitelmassa Helsingin seudun asukasluvun ennakoidaan kasvavan nykyisestä 1,5 miljoonasta lähes kahteen miljoonaan vuoteen 2040 mennessä. Tähän kasvuun vastataan rakentamalla vuosittain 16 500 asuntoa. Vantaan osalta tavoitteet hieman nousisivat suhteessa voimassa olevaan MAL-sopimukseen. Asuntojen määrä nousee voimassa olevan sopimuksen 2 640 asunnosta suunnitelman 2 720 asuntoon. Asuntoasemakaavoituksessa lisäystä sopimuksen mukaiseen vuosittaiseen tavoitteeseen 240 050 k-m² on 7 250 kerrosneliömetriä uutta asumisen kerrosalaa. Uusi rakentaminen ohjataan pääosin jo rakennetuille alueille keskuksiin ja raideliikenteen varsille, mikä tarkoittaa seudun yhdyskuntarakenteen tiivistymistä. Seudun asukkaiden tarpeisiin rakennetaan monipuolisia ja laadukkaita asuntoja. Asuinalueita, jotka uhkaavat jäädä kehityksestä jälkeen, uudistetaan määrätietoisesti kaupunki uudistusten keinoin.

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



suunnitelman merkittävin hanke on Vantaan ratikka, joka on nostettu ensimmäiseen koriin. Myös Hämeenlinnan väylän parantaminen välillä Kehä I – Kaivoksela on ajoitettu samalle jaksolle. Lapinkylän aseman rakentaminen on sijoitettu viimeiseen ajanjaksoon.

MAL 2023 -suunnitelman hyväksyi 12.9.2023 maankäytön ja asumisen (MA) tavoitteiden osalta Helsingin seudun yhteistyökokous (HSYK) ja lähetti sen edelleen kuntien hyväksyttäväksi. MAL-suunnitelman liikenteen (L) osuuden päätösvalta on HSL:n hallituksella, joka hyväksyi MAL 2023 -suunnitelman liikennejärjestelmäosion 12.9.2023 (§ 80). Kokonaisuuden kannalta on kuitenkin selkeintä lukea myös L-osuus Vantaan hyväksymispäätökseen.

MAL-suunnittelun seuraava vaihe on MAL-sopimusneuvottelut, jotka käynnistettiin valtion ja seudun kuntien välillä 26.10.2023.

MAL 2023 suunnitelman aineistot löytyvät kokonaisuudessaan oheisen linkin takaa
<https://www.hsl.fi/hsl/mal>

Kaupunginhallitus 31.10.2023 § 10

Kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:

Päätetään esittää kaupunginvaltuustolle hyväksyttäväksi Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelma MAL 2023.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Kaupunginvaltuusto 13.11.2023 § 7

Kaupunginhallituksen esitys:

Päätetään hyväksyä Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelma MAL 2023.

Käsittely:

Asian käsittelyn aikana kaupunginvaltuutettu Pekka Virkamäki esitti kaupunginvaltuutettu Tuukka Saimenin kannattamana seuraavaa muutosta kaupunginhallituksen esitykseen:

Vantaa Ratikan rakentaminen siirretään kolmanteen koriin vuosille 2032–2035.

Puheenjohtaja totesi, että asiasta joudutaan äänestämään ja teki seuraavan äänestysesityksen: he, jotka kannattavat kaupunginhallituksen pohjaesitystä, äänestävät jaa, ja he, jotka kannattavat kaupunginvaltuuston jäsen Virkamäen muutosesitystä, äänestävät ei. Äänestysesitys hyväksyttiin.

Äänestyksessä annettiin 49 jaa-ääntä, 15 ei-ääntä ja 2 tyhjää-ääntä, joten puheenjohtaja totesi muutosesityksen tulleen hylätyksi.

Asian käsittelyn aikana kaupunginvaltuutettu Tuukka Saimen esitti kaupunginvaltuutettu Kai-Ari Lundellin kannattamana seuraavia muutoksia kaupunginhallituksen esitykseen:



MAL-suunnitelman sivulla 44, muotoillaan teksti uudestaan seuraavanlaisesti:

Pysäköinti on olennainen osa liikennejärjestelmää, monipuoliset pysäköintivaihtoehdot ja -ratkaisut mahdollistavat monia eri kulkutapoja. Pysäköinnillä on vaikuttavuutta kulkutavan valintaan. Kunnat päättävät itsenäisesti pysäköintipolitiikastaan, maksullisen pysäköinnin hinnoista ja pysäköinti vyöhykkeistä.

MAL-suunnitelman sivulla 46 muotoillaan teksti uudestaan seuraavanlaisesti:

Kunnat voivat itsenäisesti päättää maksullisen pysäköinnin hinnoista, pysäköinti vyöhykkeiden laajentamisesta ja kapasiteetin lisäämisestä joukkoliikenne palvelutason alueille. Pysäköinnin hinnoittelussa joukkoliikenteen palvelutaso alueilla, tiiviin maankäytön alueilla ja asemanseuduilla pitää ottaa huomioon erityisesti yritysten menestymisen mahdollisuudet. Pysäköinnin hinnoittelussa huomioidaan liityntäpysäköinnin kilpailukykyisyys. Kunnat suunnittelevat itsenäisesti kaikki pysäköintiratkaisut kuntakohtaisten olosuhteiden mukaisesti.

MAL-suunnitelman sivulla 48 muotoillaan teksti uudestaan seuraavanlaisesti

Kunnat päättävät itsenäisesti pysäköintihinnoista kaikissa kunnan eri pysäköintivyöhykkeillä. Kunnat voivat halutessaan laajentaa pysäköinnin vyöhykkeitä, laajentaa pysäköinnin kapasiteettia joukkoliikenteen palvelutaso alueilla sekä asettaa aikarajoituksia.

Kunnat voivat keventää tai kasvattaa pysäköinnin hinnoittelun muutoksia joukkoliikenteen palvelutaso alueilla, tiiviin maankäytön alueilla ja asemanseuduilla. Kunnat suunnittelevat pysäköintiä kuntakohtaisten olosuhteiden mukaisesti.

Pysäköinnin hintaa ei pidä ohjeistaa sijainnin mukaan. Pysäköinnin suunnittelussa on otettava huomioon yritysten mahdollisuus riittäviin asiakasvirtoihin, jotta yritysten menestyminen on mahdollista. Kaavoituksella tuetaan yritysten menestymistä. Näitä on mm. riittävät pysäköintipaikkojen määrät yritysten välittömässä läheisyydessä. Asiakasvirtoja voidaan ohjata tehokkaasti hyvin suunnitelluilla pysäköintiratkaisuilla.

Kunnat pyrkivät tehostamaan ja laajentamaan pysäköintiratkaisuja. Näitä ovat mm. pysäköintivyöhykkeiden maksujen keventäminen, jolla tuetaan työpaikkojen saatavuutta. Kunnan ensisijainen tehtävä on vahvistaa yritysten menestymistä ja pysäköintiratkaisut ovat tässä merkittävässä asemassa.

Puheenjohtaja totesi, että asiasta joudutaan äänestämään ja teki seuraavan äänestysesityksen: he, jotka kannattavat kaupunginhallituksen pohjaesitystä, äänestävät jaa, ja he, jotka kannattavat kaupunginvaltuuston jäsen Saimenin muutosesitystä, äänestävät ei. Äänestysesitys hyväksyttiin.

Äänestyksessä annettiin 46 jaa-ääntä, 14 ei-ääntä ja 6 tyhjää-ääntä, joten puheenjohtaja totesi muutosesityksen tulleen hylätyksi.

Asian käsittelyn aikana kaupunginvaltuutettu Kai-Ari Lundell esitti kaupunginvaltuutettu Markku Weckmanin kannattamana seuraavia muutoksia kaupunginhallituksen esitykseen:



Vantaa ei osallistu lentoradan suunnitteluun eikä valmisteluun, koska kyseessä on valtiollinen hanke.

Puheenjohtaja totesi, että asiasta joudutaan äänestämään ja teki seuraavan äänestysesityksen: he, jotka kannattavat kaupunginhallituksen pohjaesitystä, äänestävät jaa, ja he, jotka kannattavat kaupunginvaltuuston jäsen Lundellin muutosesitystä, äänestävät ei. Äänestysesitys hyväksyttiin.

Äänestyksessä annettiin 41 jaa-ääntä, 23 ei-ääntä ja 2 tyhjä-ääntä, joten puheenjohtaja totesi muutosesityksen tulleen hylätyksi.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Merkittiin, että vihreiden valtuustoryhmä jätti asiaan seuraavan pöytäkirjalausuman:

MAL-sopimuksen toimenpiteillä ei saavuteta edes MAL-suunnitelman omia liikenteen päästövähennystavoitetta. Lisäksi MAL-suunnitelman asettama päästövähennystavoite on jo itsessään riittämätön Vantaan omiin päästövähennystavoitteisiin pääsemiseksi. Vantaan on hyödynnettävä MAL-sopimusta laajempaa keinovalikoimaa liikenteen päästöjen vähentämiseksi ja tehtävä jatkossa entistä enemmän töitä resurssiviisauden tiekartan tavoitteiden saavuttamiseksi.

Merkittiin, että perussuomalaisten valtuustoryhmä jätti asiaan seuraavan pöytäkirjalausuman:

Vantaan valtuusto hyväksyi Ratikan kaavarunko -kehityskuvan ja Ratikan hankesuunnitelman kesäkuussa 2023. Ratikan kaavarunko vastaa MAL-sopimuksen tavoitteita. Ratikan kaavarunkon mukainen asuntorakentaminen ja kaupunkirakenne voidaan toteuttaa siten, että joukkoliikenne hoidetaan linja-autoilla.

Osana Ratikan hankesuunnitelmaa tehtiin useita selvityksiä, joilla tarkennettiin alkuperäisen vuonna 2019 Ratikkasuunnitelman perusteita. Vantaan Ratikkasuunnitelma sisällytettiin osaksi vuonna 2019 MAL2019-2040 suunnitelmaa. Vantaan ratikka nähtiin välttämättömänä, jotta Lentoaseman ja Länsimäen välinen kaupunkirakenne ja asuntotuotanto voidaan toteuttaa. Ratikan matkustajien määrä arvioitiin olevan vuonna 2050 noin 81 000 matkustaja/vuorokausia. Tätä poikittaisliikenteen määrää ei olisi voitu hoitaa linja-autoilla. Ratikan nopea toteuttaminen näytti välttämättömältä ja hanke liikennetaloudellisesti kannattavalta (Väyläviraston laskentamallilla 0,78).

Ratikan hankesuunnitelman osana myös matkustajamääräennuste tarkistettiin syksyllä 2022 (WSP) Helmet -menetelmällä. Ratikan kaavarunko – kehityskuvan mukainen vuoden 2050 matkustajamääräennuste laski 31 000 matkustajaan. (Nykyisin saman reitin matkustajamäärä on 14 000 matkaa/vrk bussilinja 560). Helsingin Jokerilinjan kokemusten perusteella tämä määrä on yksinkertaisella toimenpiteillä hoidettavissa linja-autoilla (mm. valo-ohjattujen risteysten ohittaminen ja vain busseille tehtävät linjanoikaisut).

Matkustajamäärän vähentymien alle puoleen teki Vantaa Ratikka -hankkeesta Väyläviraston laskentaperusteiden mukaan täysin kannattamattoman. Käsiteltävänä olevassa MAL-suunnitelmassa edellytetään, että rahoitettavat hankkeet ovat kannattavia.

Matkustajamäärän vähäisyyden johdosta ratikka kulkisi vuosikymmenet puolityhjänä. Miljardiluokan investointina se heikentäisi tarpeettomasti pääkaupunkiseudun joukkoliikenteen kannattavuutta. Pelkät



korkokulut olisivat kymmeniä miljoonia. Lykkäämällä hankkeen toteutusta voidaan etsiä vaihtoehtoja hankkeen kannattavuuden parantamiseksi,

Seutusuunnitelman mukaan väestömäärä kasvaa seuraavien kahdenkymmenen vuoden aikana 1.5 miljoonasta 1,9 miljoonaan asukkaaseen. Vantaan ratikan hankesuunnitelman mukaan Vantaan väestömäärä kasvaa ratikan kasvukäytävällä Ratikan toteutumisen myötä 80 000 asukkaalla ja ilman ratikkaa nykyistä linja-autovaihtoehtoa kehittämällä 60 000 asukkaalla, Vastaavasti koko Vantaa kasvu olisi Ratikalla yli 100 000 ja ilman ratikkaa 80 000 uutta asukasta. Vantaan asukasmäärän vuosittainen kasvu olisi Ratikka vaihtoehdossa lähes 2 % ja ilman ratikkaa alle 1,5 %. Ratikkavaihtoehdossa kasvun tulisi painottua 2030-luvulle Ratikan omaraahoitukseen tarvittavien maanmyyntitulojen varmistamiseksi. Mikäli Ratikan rakentaminen hyväksytään, niin Vantaan kasvu on noin neljänneksen seudun kasvusta seuraavien kahdenkymmenen vuoden aikana. Vantaan kasvu perustuisi lähes kokonaan muunkielisiin. Ratikan hankesuunnitelman mukainen kasvu merkitsee Vantaan väestön muunkielisten osuuden kasvamista 25 %:sta 40 %:iin ja sitä, että Vantaa osuus koko seudun asukasmäärän kasvusta 20 vuoden aikana olisi neljännes.

Merkittiin, että perussuomalaisten valtuustoryhmä jätti asiaan seuraavan pöytäkirjalausuman:

Pysäköinnin hintaa ei pidä ohjeistaa sijainnin mukaan. Pysäköinnin suunnittelussa on otettava huomioon yritysten mahdollisuus riittäviin asiakasvirtoihin, jotta yritysten menestyminen on mahdollista. Kaavoituksella tuetaan yritysten menestymistä. Näitä on mm. riittävät pysäköintipaikkojen määrät yritysten välittömässä läheisyydessä. Asiakasvirtoja voidaan ohjata tehokkaasti hyvin suunnitelluilla pysäköintiratkaisuilla.

Kunnat pyrkivät tehostamaan ja laajentamaan pysäköintiratkaisuja. Näitä ovat mm. pysäköintivyöhykkeiden maksujen keventäminen, jolla tuetaan työpaikkojen saatavuutta. Kunnan ensisijainen tehtävä on vahvistaa yritysten menestymistä ja pysäköintiratkaisut ovat tässä merkittävässä asemassa.

Merkittiin, että perussuomalaisten valtuustoryhmä jätti asiaan seuraavan pöytäkirjalausuman:

Vantaa ei osallistu lentoradan suunnitteluun eikä valmisteluun, koska kyseessä on valtiollinen hanke.

Liitteet:

- MAL 2023 suunnitelma
- MAL 2023 taustaraportti
- Suunnitelman vaikutusten arviointiselostus
- Äänestysraportti § 7 kv 13.11.2023 Vantaan ratikka
- Äänestysraportti § 7 kv 13.11.2023 pysäköinti
- Äänestysraportti § 7 kv 13.11.2023 lentorata

Muutoksenhakuohje: 1. valitusosoitus

Lisätiedot:

Yleiskaavapäällikkö Mari Siivola, 040 336 0159
etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi



Vantaa
