

SISÄLLYSLUETTELO

Kaupunginhallitus pöytäkirja 31.10.2023

Pöytäkirjan kansilehti	1
1 § Kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus	3
2 § Pöytäkirjan tarkastaminen	4
3 § Kuntalain 92 §:n mukaista ottomenettelyä varten saapuneet pöytäkirjat ja päätökset	5
4 § Kaupunginvaltuuston 9.10.2023 pitämän kokouksen täytäntöönpanot	6
5 § Eron myöntäminen kaupunginvaltuuston puheenjohtaja Antti Lindtmanille ja täydennysvaalin toimittaminen	8
6 § Talousarvio 2024 ja taloussuunnitelma 2024–2027	9
- Kaupunginjohtajan esitys - talousarvio 2024 ja taloussuunnitelma 2024–2027	14
- TS 2024 neuvottelutulos	248
7 § Vantaan kaupungin tulovero- ja kiinteistöveroprosentit vuonna 2024	263
8 § Samkommunen för Västra Nylands folkhögskolanin anomus jäsenkunnille	265
9 § Kaupunkistrategian 2022–2025 väliarviointiraportti	267
- Kaupunkistrategian 2022 - 2025 väliarviointiraportti 2023	269
10 § Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelman MAL 2023 hyväksyminen	314
- Liite: MAL 2023 suunnitelma / Helsingin seudun yhteistyökokouksen lopullinen suunnitelma hyväksyttäväksi / Lausuntopyyntö Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelman MAL 2023 -luonnoksesta sekä sen vaikutusten arviointiselostuksesta	316
- Liite: MAL 2023 taustaraportti / Helsingin seudun yhteistyökokouksen lopullinen suunnitelma hyväksyttäväksi / Lausuntopyyntö Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelman MAL 2023 -luonnoksesta sekä sen vaikutusten arviointiselostuksesta	406
- Liite: suunnitelman vaikutusten arviointiselostus / Helsingin seudun yhteistyökokouksen lopullinen suunnitelma hyväksyttäväksi / Lausuntopyyntö Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelman MAL 2023 -luonnoksesta sekä sen vaikutusten arviointiselostuksesta	562
11 § Vantaan kaupungin lausunto Keski-Uudenmaan ympäristökeskukselle yksityishenkilön kalliokiviaineksen ottoa, louhintaa ja murskausta koskevasta ympäristölupa- ja maa-aineslupahakemuksesta, Senkkeri, Tuusula	692
- Vantaan kaupungin lausunto Keski-Uudenmaan ympäristökeskukselle koskien ympäristölupa- ja maa-aineslupahakemusta, kalliokiviaineksen ottoa, louhintaa ja murskausta, Senkkeri, Tuusula	694
- Lausuntopyyntö Vantaan kaupunginhallitukselle, ympäristölupa- ja maa-aineslupahakemus, kalliokiviaineksen otto, louhinta ja murskaus, Senkkeri, Tuusula	696
12 § Vantaan kaupungin lausunto Kaivoksen vesitornin suojeluesityksestä	700
- Vantaan kaupungin lausunto Kaivoksen vesitornin suojeluesityksestä	702
- Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus lausuntopyyntö rakennussuojeluesitys, Kaivoksen vesitorni, Vantaa, Kaivoksela-seura ry / Ilmoitus suojeluesityksen vireilletulosta, Rakennussuojelu, Kaivoksen vesitorni, 92-419-1-183 K20 T 3	705
- Kaivoksela ry:n suojeluesitys, henkilötiedot peitetty	706
- Liite: Museoviraston lausunto 8.8.2023 / Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus lausuntopyyntö rakennussuojeluesitys, Kaivoksen vesitorni, Vantaa, Kaivoksela-seura ry / Ilmoitus suojeluesityksen vireilletulosta, Rakennussuojelu, Kaivoksen vesitorni, 92-419-1-183 K20 T 3	708
13 § Vastaus Tarja Eklundin ja 15 muun valtuutetun aloitteeseen yleishyödyllisten yhteisöjen kiinteistöveron alentamiseksi	714

SISÄLLYSLUETTELO

Kaupunginhallitus pöytäkirja 31.10.2023

- Tarja Eklundin ja 15 muun valtuutetun aloite yleishyödyllisten yhteisöjen kiinteistöveron alentamiseksi	717
14 § Eron myöntäminen Antti Lindtmanille edunvalvontatoimikunnan varapuheenjohtajan tehtävästä ja täydennysvaalin toimittaminen	719
Muutoksenhakuohje 1. Oikaisuvaatimus	721
Muutoksenhakuohje 2. Kunnallisvalitus oikaisuvaatimuksesta annettuun päätökseen	722
Muutoksenhakuohje 3. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto	723
Muutoksenhakuohje 4. Hankintaoikaisuohje ja valitusosoitus	724
Muutoksenhakuohje 5. Valitus asemakaavan muutosta koskevassa asiassa	729
Muutoksenhakuohje 6. Valitus rakennuskieltoa koskevassa asiassa	730
Muutoksenhakuohje 7. Valitus etuusto-oikeuden käyttämisestä koskevassa asiassa	731
Muutoksenhakuohje Hallintovalitus hallinto-oikeudelle	732



Kaupunginhallituksen kokous

Aika 31.10.2023 klo 17.00–18.05

Paikka Kaupungintalo, Tikkurila

Osallistujat

Jäsenet	Läsnä	Varajäsenet	Läsnä
Kasonen Mika, puheenjohtaja	X	Hakala Heli	-
Tahvanainen Säde, I varapuheenjohtaja	X	Haapalainen Tuija	-
Niikko Mika, II varapuheenjohtaja	X	Virkamäki Pekka	-
Abdi Faysal	X	Hilden Joni	-
Karinen Ville	X	Nguyen Chau	-
Kaukola Ulla	X	Vesa Tiina	-
Lundell Kai-Ari	X	Hartikainen Janne	-
Orpana Anitta	X	Kanerva Sami	-
Raja-Aho Maarit	X	Rehnström Kristian	-
Rokkanen Sakari	X	Kaiju Susanna	-
Rämö Eve	X	Kuusela Minna	-
Saimen Tuukka	-	Kärki Niilo	-
Tammi Visa	X	Kähkönen Osmo	-
Tuomela Tiina	X	Vacker Marjo	-
Valtanen Hanna	X	Seppänen Tia	-
Nuorisovaltuuston edustaja		Varajäsenet	
Godlewski Filip	X		
Muut osallistujat			Läsnä
Lindtman Antti, valtuuston puheenjohtaja			X (klo 17.00-17.41, 17.46-18.05; § 1-4, 6-13)
Kaira Lauri, valtuuston I varapuheenjohtaja			X
Aidanjuuri Tanja, valtuuston II varapuheenjohtaja			X
Timonen Pekka, kaupunginjohtaja			X
Kalske Katri, apulaiskaupunginjohtaja			X
Åstrand Riikka, apulaiskaupunginjohtaja			X
Anttila Tero, apulaiskaupunginjohtaja			X
Kalmari Mari, viestintäjohtaja			X
Ruusula Matti, talous- ja strategiajohtaja			X
Kolju Niina, vs. kaupunginlakimies			X
Pauna Ella, hallintoasiantuntija, pöytäkirjanpitäjä			X
Isotalus Birgit, hallintosihteeri			X



Kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus

Todettiin

Allekirjoitukset

Puheenjohtaja Mika Kasonen

Pöytäkirjanpitäjä Ella Pauna

Pöytäkirjan tarkastus

Aika ja paikka 6.11.2023 klo 16.00, sähköisesti.

Pykälät 8, 11 ja 12 tarkastettiin ja hyväksyttiin heti kokouksessa.

Sakari Rokkanen

Säde Tahvanainen

Pöytäkirja on yleisesti nähtävänä

Aika ja paikka 8.11.2023, Vantaan kaupungin internetsivuilla paatokset.vantaa.fi.



1 § Kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus

Kaupunginhallitus 31.10.2023 § 1

Kaupunginjohtajan esitys:

Todetaan kokous lailliseksi ja päätösvaltaiseksi.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.



2 §

Pöytäkirjan tarkastaminen

Kaupunginhallitus 31.10.2023 § 2

Kaupunginjohtajan esitys:

Päätetään

- a) valita kaksi pöytäkirjantarkastajaa toimittamaan pöytäkirjan tarkastus sähköisesti maanantaina 6.11.2023 klo 16.00 ja

Jäsenet	Kokous pvä
Abdi Faysal	
Karinen Ville	
Kaukola Ulla	
Lundell Kai-Ari	
Niikko Mika	9.10.2023
Orpana Anitta	18.9.2023
Raja-Aho Maarit	18.9.2023
Rokkanen Sakari	31.10.2023
Rämö Eve	9.10.2023
Saimen Tuukka	31.10.2023
Tahvanainen Säde	
Tammi Visa	
Tuomela Tiina	
Valtanen Hanna	

- b) pitää tarkastettu pöytäkirja yleisesti nähtävänä kaupungin internetsivuilla (www.vantaa.fi/paatoksenteko) keskiviikosta 8.11.2023 lähtien.

Päätös:

Päätettiin

- a) valita Sakari Rokkanen ja Säde Tahvanainen pöytäkirjantarkastajiksi toimittamaan pöytäkirjan tarkastus sähköisesti maanantaina 6.11.2023 klo 16.00, ja
- b) pitää tarkastettu pöytäkirja yleisesti nähtävänä kaupungin internetsivuilla (www.vantaa.fi/paatoksenteko) keskiviikosta 8.11.2023 lähtien.



3 § Kuntalain 92 §:n mukaista ottomenettelyä varten saapuneet pöytäkirjat ja päätökset

PT/BI

Kaupunginhallitukselle on kuntalain 92 §:n mukaista ottomenettelyä varten lähetetty seuraavat pöytäkirjat ja päätökset:

Kasvatuksen ja oppimisen lautakunnan pöytäkirja nro 9/10.10.2023

Kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinnin lautakunnan pöytäkirja nro 9/10.10.2023

Kaupunginjohtajan päätös

§ 67 Yhteistyösopimus Helsingin yliopiston Max Planck -keskuksen rahoittamisesta

Hankintajohtajan päätökset

§ 49 Optiopäätös liikennemerkkien ja liikennemerkkitarvikkeiden hankinnassa (noin 200 000 euroa, alv 0 %)

§ 50 Lannoitteiden ja kasvinsuojeluaineiden hankinta (kasvinsuojeluaineet 65 000 €, alv 0 % /4 vuotta)

§ 51 Ostettavat ja liisattavat (leasing) siivouskoneet sekä niiden huollon ja korjauksen hankinnan 2.optiopäätös

Tietohallintojohtajan päätös

§ 34 VTK Oy:n outhouse-yhtiön perustamisen hankinta SAP- järjestelmään (34 125 euroa)

Kaupunginhallitus 31.10.2023 § 3

Kaupunginjohtajan esitys:

Päätetään olla ottamatta kaupunginhallituksen käsiteltäväksi esittelyosassa mainituissa pöytäkirjoissa olevia ottamiskelpoisia päätöksiä ja esittelyosassa mainittuja päätöksiä.

Käsittely:

Merkittiin, että kaupunginjohtaja täydensi esitystään seuraavilla päätöksillä:

Konsernijaoston pöytäkirja nro 8/23.10.2023

Kaupunkitilalautakunnan pöytäkirja nro 10/25.10.2023

Kaupunkiympäristön lautakunnan pöytäkirja nro 10/24.10.2023

Hankintajohtajan päätös

§ 52 Päätös liittyä kuumajuoma-automaattien palveluratkaisun hankintaan Vantaan Kaupungin ja Vantaan ja Keravan hyvinvointialueen yhteishankintana (71 500€, alv0%)

Päätös:

Hyväksyttiin täydennetty esitys.

Täytäntöönpano: lakiasiat ja päätösvalmistelu



4 § Kaupunginvaltuuston 9.10.2023 pitämän kokouksen täytäntöönpanot

PT/EP

Kuntalain mukaan kunnanhallitus vastaa valtuuston päätösten täytäntöönpanosta ja laillisuuden valvonnasta (39 §). Päätökset voidaan panna täytäntöön ennen kuin ne ovat saaneet lainvoiman, kuitenkin niin, että täytäntöönpanoon ei saa ryhtyä, jos valitus käy täytäntöönpanon johdosta hyödyttömäksi tai jos valitusviranomainen kieltää täytäntöönpanon (143 §). Jos kunnanhallitus katsoo, että valtuuston päätös on syntynyt virheellisessä järjestyksessä, valtuusto on ylittänyt toimivaltansa tai päätös on muuten lainvastainen, kunnanhallituksen on jätettävä päätös täytäntöön panematta. Asia on tällöin viipymättä saatettava valtuuston uudelleen käsiteltäväksi (96 §).

Kaupunginvaltuusto teki 9.10.2023 päätökset seuraavissa asioissa:

- 3 § Eron myöntäminen Tia Seppäselle kaupunginhallituksen varajäsenen tehtävästä ja täydennysvaalin toimittaminen
- 4 § Eron myöntäminen Minna Kuuselalle kaupunginhallituksen varajäsenen tehtävästä ja täydennysvaalin toimittaminen
- 5 § Kaupunginhallituksen kokousaikataulu 2024 ja 2025 ja ehdotus kaupunginvaltuuston 2024 ja 2025 kokousaikatauluksi
- 6 § Omavelkaisen takauslimiitin myöntäminen VTK Kiinteistöt Oy:lle
- 7 § Omavelkaisen takauksen myöntäminen Vivamus Kiinteistöt Oy:n rahoitusjärjestelylle
- 8 § Omavelkaisen takauslimiitin myöntäminen VTK kiinteistöt Oy:lle ja Vivamus kiinteistöt Oy:lle
- 9 § Uudenmaan Päihdehuollon kuntayhtymän esitys kuntayhtymän purkamiseksi
- 10 § Suunnitelma työvoimapalveluiden järjestämiseksi ja Vantaan päätös järjestää työvoimapalvelut itsenäisesti
- 11 § Asemakaavan muutos 002464 ja tonttijaon muutos, 51 Pakkala ja 52 Veromies / Vantaan ratikka: Pakkala
- 12 § Asemakaavan muutos 002503 ja maanalainen asemakaava 920400ma sekä tonttijako, 92 Ojanko / Pitkäsuontie 2 ja 13
- 13 § Vastaus Juha Suoniemen ja Juha Järän sekä 22 muun valtuutetun aloitteeseen valtuustokokoukset näkyville myös YouTubeen
- 14 § Vastaus Tuomas Vanhasen ja 25 muun valtuutetun aloitteeseen luistelukenttien avoinna pitämiseksi talviaikoina
- 15 § Pirjo Luokkalan ja 28 muun valtuutetun aloite Smedsinmetsään suunnitellun pientaloalueen lähialueella asuvien asukkaiden kuuleminen kaavasunnitelmien tekemisessä
- 16 § Keskustan valtuustoryhmän ja 15 muun valtuutetun aloite Vantaan katujen, rakennusten ja muun julkisen infrastruktuurin korjaamista ja investoimista tulee aikaistaa



Kaupunginvaltuuston pöytäkirja 9/9.10.2023 on kokonaisuudessaan nähtävänä kaupunginvaltuuston extranet-sivuilla ja kaupungin internet-sivuilla.

Kaupunginhallitus 31.10.2023 § 4

Kaupunginjohtajan esitys:

Päätetään

- a) todeta, että kaupunginvaltuuston 9.10.2023 tekemät päätökset voidaan panna täytäntöön,
ja
- b) lähettää päätökset ao. toimialoille toimenpiteitä varten.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Täytäntöönpano: lakiasiat ja päätösvalmistelu/ ao. toimialat



5 §

Eron myöntäminen kaupunginvaltuuston puheenjohtaja Antti Lindtmanille ja täydennysvaalin toimittaminen

VD/3752/00.00.01.00/2023

PT/EP

Kaupunginvaltuuston puheenjohtaja Antti Lindtman on 20.10.2023 saapuneella kirjeellään pyytänyt eroa kaupunginvaltuuston puheenjohtajan tehtävästä.

Kuntalain 18 §:n mukaan valtuusto valitsee keskuudestaan puheenjohtajan ja tarpeellisen määrän varapuheenjohtajia toimikaudekseen, jollei valtuusto ole päättänyt, että heidän toimikautensa on valtuuston toimikautta lyhyempi. Puheenjohtaja ja varapuheenjohtajat valitaan samassa vaalitoimituksessa.

Hallintosäännön 19 luvun 1 §:n mukaan valtuusto valitsee vuosittain kesäkuun ensimmäisessä kokouksessa keskuudestaan puheenjohtajan sekä ensimmäisen ja toisen varapuheenjohtajan.

Kaupunginvaltuusto on kokouksessaan 19.6.2023 § 3 valinnut kaupunginvaltuuston puheenjohtajistoon toimikaudeksi 1.6.2023-31.5.2024 seuraavat henkilöt:

Antti Lindtman	Kaupunginvaltuuston puheenjohtaja
Lauri Kaira	Kaupunginvaltuuston I varapuheenjohtaja
Tanja Aidanjuuri	Kaupunginvaltuuston II varapuheenjohtaja

Kaupunginhallitus 31.10.2023 § 5

Kaupunginjohtajan esitys:

Päätetään esittää kaupunginvaltuustolle

- myönnettäväksi kaupunginvaltuuston puheenjohtaja Antti Lindtmanille ero valtuuston puheenjohtajan tehtävästä, ja
- toimitettavaksi täydennysvaali jäljellä olevaksi ajaksi toimikaudesta 1.6.2023–31.5.2024

Käsittely:

Merkittiin, että kaupunginvaltuuston puheenjohtaja Antti Lindtman poistui osallisuusjäävinä kokouksesta tämän asian käsittelyn ja päätöksenteon ajaksi.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Täytäntöönpano: lakiasiat ja päätösvalmistelu, esitys valtuustolle

Muutoksenhakuohje: 3.1 Oikaisuvaatimus- ja valituskielto



6 §

Talousarvio 2024 ja taloussuunnitelma 2024–2027

VD/6787/02.01.00.00/2023

PT/MR/PK/EP

Suomen tulevaa talouskehitystä kuvaa epävarmuus. Lyhyellä aikavälillä on selvää, että Suomen talouskehitys on hidastumassa. Inflaatio on leikannut kotitalouksien ostovoimaa ja johtanut koronnostoihin. Tämä taas on leikannut mm. rakentamista, muita investointeja ja kulutuskysyntää.

Valtiovarainministeriön ennusteen mukaan Suomen talous ei kasva vuonna 2023. Vuonna 2024 talouden ennustetaan kääntyvän 1,4 prosentin kasvuun. Valtiovarainministeriön ennuste olettaa inflaation hidastuvan nopeasti ja kuluttajahintaindeksin muutoksen laskevan alle 2 prosenttiin vuonna 2025. Palkankorotukset nostavat ostovoimaa ja ostovoiman parantumisen pitäisi kääntää yksityinen kulutus kasvuun vuonna 2024. Vuonna 2025 talous kasvaisi jo 1,9 prosenttia. Tätä nopeuttaisi vihreään siirtymään tähtäävät investoinnit. Näihin luonnollisesti liittyy epävarmuuksia. Viitteitä on olemassa mm. siitä, että suurimmat investointipäätökset tuulivoimaan ovat tällä erää jo takana.

Taloukasvun hidastuminen vaikuttaa työllisyyteen ainakin hidastamalla työllisyyden parantumista tai kasvattamalla hieman työttömyyttä. Kuitenkin työllisyyden parantumisen ennustetaan jatkuvan jo ensi vuonna ja työllisyysasteen (20–64-vuotiaat) nousevan lähelle 80 prosenttia vuonna 2025. Työllisyysaste olisi nousemassa historiallisen korkeaksi. Ennusteen haaste liittyy mm. asuntorakentamiseen. Rakentamisen ennustetaan laskevan voimakkaasti, mutta lasku voi olla ennustettuakin syvempi, jolloin se hidastaisi elpymistä. Taloudellisen pysähtymisen jääminen lyhyeksi edellyttää myös sitä, että inflaatio laskee nopeasti. Tämäkään ei ole varmaa. Rakenteellinen haaste on myös se, ettei euroalueen inflaatio välttämättä laske yhtä nopeasti kuin Suomen, jolloin korkojen laskuja ei ole odotettavissa Suomen talouden kannalta optimaaliseen tahtiin.

Suomen julkinen talous kehittyi myönteisesti vuonna 2022. Tähän vaikutti mm. BKT:n nopea kasvu ja verotulojen nousu. Julkisen talouden velkasuhde pieneni tämän seurauksena. Julkisen velan suhde BKT:hen vuonna 2022 oli 71,7 prosenttia ja valtion velkasuhde 51,6 prosenttia. Vuonna 2023 valtionvarainministeriö olettaa julkisen talouden alijäämän olevan 2,4 prosenttia ja valtiontalouden alijäämän 3,5 prosenttia suhteessa BKT:hen. Hitaan taloukasvun oloissa tämä kääntänee velkasuhteen verrattuna BKT:hen taas kasvuun. Vuoden 2024 valtion talousarvioesitys on 11,5 miljardia alijäämäinen, joten velkaantuminen tulee jatkumaan myös ensi vuonna.

Julkisen talouden alasektoreista suurinta alijäämää tekee valtionhallinto, mutta myös hyvinvointialueet ovat aloittaneet toimintansa alijäämäisinä, eikä alijäämä ole pienenemässä ennustejaksolla. Kuntahallinto pysyy koko ennustejakson lähellä tasapainoa, kun taas sosiaaliturvarahastot ovat ylijäämäisiä. Julkinen velkasuhde on alkanut jälleen kasvaa. Valtionhallinnon ja paikallishallinnon yhteenlaskettu mittava alijäämä, väestön ikääntyminen, sekä edelleen kasvavat velanhoitokustannukset pitävät velkasuhteen nousevalla uralla jatkossakin.

Vuoden 2023 alusta sosiaali- ja terveydenhuollon sekä pelastustoimen tehtävät siirtyivät hyvinvointialueille ja niitä vastaava rahoitus valtiolle. Kuntahallinnon tehtävät painottuvat nykyisin lapsi- ja nuorisoiäluokkien tarvitsemien koulutus- ja varhaiskasvatuspalveluiden järjestämiseen, joiden yhteenlaskettu palvelutarve on laskeva. Useissa kunnissa mahdollisuudet kouluverkon sopeuttamiseen ovat kuitenkin rajalliset.



Kulutuserojen vähentämistä vuonna 2023 monien hallituksen määräämisten lakkaaminen hallituskautta päättyessä. Pääasiassa kuntahallinnon kulutuserojen kasvattaminen taloussuunnitelmavuosina kuitenkin hintojen kasvu, jota nostaa etenkin kunta-alalle sovitut ns. yleisen linjan ylittävät palkkorotukset. Palkkatarkistuksesta huolimatta työikäisen väestön määrän väheneminen ja työvoiman saatavuusongelmat haastavat myös kunta-alaa, jossa eläköityminen on voimakasta. Osaajapula on mm. sivistystoimissa sekä teknisessä toimissa, mikä vaikeuttaa jo nyt palvelujen järjestämistä ja hankkeiden toteuttamista.

Vuonna 2025 työ- ja elinkeinopalvelut siirretään kuntien vastuulle ja samalla kuntien rahoitusvastuuta työttömyysetuuksista laajennetaan koskemaan työmarkkinatuen lisäksi myös perus- ja ansiopäivärahaa. Muutos lisää kuntatalouden menoja vajaalla miljardilla eurolla vuoden 2025 tasolla, mutta kuntien valtionosuuksia lisätään siirtyviä kustannuksia vastaavasti. Uudistuksen myötä kuntien henkilöstömäärä kasvaa noin neljällä tuhannella henkilötyövuodella. Yleisellä työllisyyskehityksellä on uudistuksen jälkeen entistä suurempi vaikutus kuntien talouteen.

Kuntahallinnon investointipaineiden arvioidaan pysyvän mittavina jatkossakin muun muassa korjausvelan ja väestön muuttoliikkeen vuoksi. Lisäksi Venäjän hyökkäyssota on osaltaan vauhdittanut merkittävästi kuntien vihreää siirtymää ja tiukentanut siihen liittyviä tavoitteita. Investointien oletetaan palaavan kasvu-uralle vuoden 2023 jälkeen. Rahoituskustannusten nousu ja työvoimapula voivat kuitenkin lykätä investointeja eteenpäin tai estää niiden toteutumisen. Kuntahallinnon paheneva työvoimapula voi myös tuoda yllätyksiä joko palvelujen saatavuuden tai niiden ennakoitua nopeamman kustannusten nousun muodossa.

Kuntahallinnon rahoitusaseman arvioidaan olevan likimain tasapainossa vuonna 2023, mutta alijäämä alkaa kasvaa jo vuonna 2024 menojen kasvaessa tuloja nopeammin. Ennusteen mukaan kuntahallinnon alijäämä tasaantuu 0,2 prosenttiin suhteessa bruttokansantuotteeseen vuosina 2025–2027.

Vantaan vuoden 2024 talousarvion valmistelu

Vantaalla laadittiin ja hyväksyttiin vuoden 2021 alussa tuottavuus- ja kasvuohjelma vuosille 2021–2025, jonka tavoitteena on parantaa kaupungin taloustilannetta siten, että vuonna 2023 käyttötalous olisi tasapainossa ja tilikausi ylijäämäinen. Tavoitteena on nostaa vuosikatetta vuosittain siten, että vuonna 2025 se olisi vähintään 130 milj. euroa.

Vuoden 2024 talousarvioluvut eivät ole vertailukelpoisia vuoden 2022 tilinpäätöslukuihin verrattuna 1.1.2023 tapahtuneen hyvinvointialueuudistuksen takia. Vuoden 2025 alusta astuu voimaan TE-palvelut 2024-uudistus, jolla myös on iso vaikutus kuntatalouteen. TE2024-uudistuksessa työllisyys- ja elinvoimapalveluiden järjestämistä vastuu siirtyy TE2024 ja Koto2024 -lakien perusteella pysyvästi kuntien tehtäväksi. Muutos lisää kaupungin toimintamenoja, mutta myös valtionosuustuloja.

Kaupungin ja rahastojen yhteenlasketut toimintatulot talousarviossa 2024 ovat 343,0 milj. euroa ja toimintamenot 1 031,0 milj. euroa. Vuoden 2023 talousarvioon nähden toimintatulot laskevat 0,4 prosenttia ja toimintamenot kasvavat 4,2 prosenttia. Vuoden 2023 toisen osavuosiensaikatsauksen vuosienlaskelmaan nähden toimintatulot kasvavat 4,0 prosenttia ja toimintamenot 2,1 prosenttia.

Toimintamenoissa on kohdistettu resurssilisäystä erityisesti koulutuksen ja varhaiskasvatuksen sekä kaupunkikulttuurin lisääntyneitä palvelutarpeita vastaavasti. Vuosi 2024 on Vantaan kaupungin 50-vuotisjuhlavuosi ja se on myös huomioitu talousarviossa. Yleisen hintakehityksen kustannuksia lisäävät vaikutukset palvelujen ostoihin on huomioitu. Myös kaupungin kärkihankkeiden suunnitteluun on lisätty



resursseja ja määrärahoja. Kunta-alan palkkaratkaisun kustannusvaikutukseen on vuonna 2024 varauduttu 26,2 milj. eurolla, josta suurin osa on jaettu toimialoille. Vielä päättämättä oleva osuus eli vuoden 2024 kehittämisohjelmaerä ja paikallinen järjestelyerä jätetään keskitetyksi varaukseksi kaupunkistrategian ja johdon toimialalle.

Hyvinvointialueiden aloittaessa 1.1.2023 kaikilta manner-Suomen kunnilta leikattiin kunnallisveroprosenttia -12,64 prosenttiyksikköä, joten kuntien tuloveroprosentit ovat vuonna 2023 voimassa prosentin sadasosan tarkkuudella. Vuoden 2024 tuloveroprosentit tulee kuitenkin määrätä ja ilmoittaa 0,1 prosenttiyksikön tarkkuudella. Talousarviossa 2024 Vantaan tuloveroprosentti on pyöristetty pyöristyssäännön mukaisesti lähimpään prosenttiyksikön kymmenykseen eli se on 6,4, kun vuoden 2023 tuloveroprosentti on 6,36. Kaupungin arvioidaan saavan kunnallisveroja 407 milj. euroa vuonna 2024, 5,4 prosentin lasku vuoden 2023 tilinpäätösennusteeseen nähden. Verotuoton lasku johtuu siitä, että vuonna 2023 kaikki kunnat ovat hyvinvointialueuudistuksen vuoksi saaneet ns. verohäntiä, eli kaupunki on saanut verotuloja vuonna 2023 vielä osittain vuoden 2022 veroprosentin 19,00 mukaisesti.

Koko maan kuntien yhteisöveroarvion pohjalta kaupungin arvioidaan saavan yhteisöveroja 86,0 milj. euroa vuonna 2024, mikä tarkoittaisi 9,2 prosentin laskua vuoden 2023 ennusteeseen nähden. Kuten kunnallisverokertymään myös yhteisöverotulojen kertymään vaikuttaa vuonna 2023 ns. verohännät, eli kaupunki saa yhteisöverotuloja vuonna 2023 vielä osittain vanhan jako-osuuden mukaisesti. Verohännät parantavat verokertymää, mutta yritysten vuonna 2023 alentuneet maksettujen ennakkoverojen määrät pienentävät sitä. Vuoden 2023 heikentynyt kehitys vaikuttaa myös vuoden 2024 kertymäärävion.

Vuonna 2024 kiinteistöveroja arvioidaan kertyvän 119,0 milj. euroa, 4,8 prosentin nousu vuoden 2023 tilinpäätösennusteeseen nähden. Taloussuunnitelmakaudella 2024–2027 prosentit pidetään ennallaan, ellei lainsäädäntömuutokset muuta edellytä. Hallitus on 9.10.2023 antanut eduskunnalle käsiteltäväksi esityksen kiinteistöverolain muuttamisesta. Esityksen mukaisesti maapohja eriytetään yleisestä kiinteistöverolajista siten, että siihen sovelletaan omaa veroprosentin vaihteluväliä. Yleisen veroprosentin vaihteluväli rakennusten osalta säilyy ennallaan 0,93-2,00 prosentissa, mutta maapohjan osalta vaihteluvälin alarajaksi määrättäisiin 1,30 prosenttia. Maapohjan kiinteistöveroprosentin yläraja säilyisi 2,00 prosentissa. Tämä tulee huomioida kuntien ilmoittamissa kiinteistöveroprosenteissa, mikäli lainsäädäntö etenee. Sen eurovaikutukset kaupungille ovat kuitenkin rajalliset, koska Vantaan yleinen kiinteistöprosentti on 1,28, joka on hyvin lähellä suunniteltua uutta maapohjan kiinteistöveron alarajaa 1,30. Lokakuussa tarkentuneiden verotuloennusteiden mukaan verotulot hieman laskivat suhteessa elokuun ennusteeseen, joten mahdollisen uudistuksen tuoman verotulon vaikutuksia ei ole syytä huomioida talousarviossa kokonaisverotuloja kasvattavana tekijänä.

Kaupungin arvioidaan saavan valtionosuuksia yhteensä 182,0 milj. euroa vuonna 2024, joka on 2,4 prosenttia vuotta 2023 enemmän.

Vuosikate on vuoden 2024 talousarviossa 111,0 milj. euroa (TA 2023: 158,4 milj. euroa) ja poistot 115,8 milj. euroa. Vuoden 2024 talousarvion tilikauden tulos on negatiivinen -4,8 milj. euroa ja tilikauden alijäämä on -3,5 milj. euroa.

Vuonna 2024 kaupungin lainakanta kasvaa talousarvion mukaan noin 89,7 milj. euroa, jolloin pitkäaikainen lainakanta olisi vuoden 2024 lopussa enintään 856 milj. euroa. Lainavarausta kasvattavat erityisesti kaupungin perusinvestointien kasvu, Vantaan ratikan investointi sekä maanmyyntituottojen väliaikainen lasku. Kaupungin pitkäaikainen lainakanta on laskenut yli 300 milj. euroa viimeisen seitsemän vuoden aikana ja lainakannan euroa/asukas -tunnusluku on valtakunnan keskiarvon tasolla.



Taloussuunnitelman 2024–2027 investoinnit

Vuonna 2024 talousarvion investointiohjelmassa investointimenot ovat 198,3 milj. euroa ja investointiosan netto 192,3 milj. euroa. Investointiohjelma päivitetään vuosittain osana talousarvion valmistelua. Talousarvion mukaisesti vuoden 2024 kokonaisinvestoinneista 57 prosenttia pystytään rahoittamaan tulorahoituksella.

Kaupunkiympäristön toimialan kiinteistöt ja tilat -palvelualue on valmistellut yhdessä toimialojen ja talousohjauksen kanssa Vantaan kaupungin uudisrakentamista koskevan rakennusinvestointiohjelman seuraavalle 10-vuotiskaudelle. Uudisrakentamiseen on vuodelle 2024 budjetoitu yhteensä 53,1 milj. euroa. Vuonna 2024 valmistuvia hankkeita ovat Korson päiväkotitila, Vuorikumpu-hoivarakennuksen laajennus ja Vaskivuoren lukion laajennus. Rakenteilla olevia hankkeita ovat mm. Elmon uimahalli ja Mårtendals bildningsrum -päiväkotilaajennus. Aloittavia hankkeita ovat Kanniston koulun II vaihe, Aviapoliksen päiväkotitila II, Karhunkierroksen päiväkotitila, Kytöpuiston koulun laajennus ja Kuusijärven alueelle 2 savusaunaa ja info-/wc-tilat. Määräraharahoitteisiin korjausrakennushankkeisiin on vuodelle 2024 budjetoitu yhteensä 48,6 milj. euroa.

Kunnallistekniikan investointeihin ja Vantaan ratikkaan varataan talousarviossa 2024 yhteensä 54 milj. euroa. Hankkeet toteutetaan toimialan strategian ja asuntotuotanto-ohjelman mukaisesti, ja toimintaa ohjaavat osaltaan myös maankäyttösopimukset. Määrärahasta on varattu Vantaan ratikan suunnitteluun ja rakentamisen aloittamiseen 9 milj. euroa.

Tietojärjestelmäinvestointeihin on vuodelle 2024 varattu 7,0 milj. euron ja irtaimen omaisuuden investointeihin 7,0 milj. euron määräraha. Lisäksi talousarviossa on varattu maanhankintaan ja maa-alueiden kunnostamiseen 24 milj. euroa sekä osakkeiden ja osuuksien hankintaan 3,3 milj. euroa.

Kaupunginjohtajan talousarvio- ja taloussuunnitelmaesitys esiteltiin valtuutetuille ja kaupunginhallituksen jäsenille talousarvion ja taloussuunnitelman informaatiotilaisuudessa 2.10.2023. Esityslistan liitteenä on kaupunginjohtajan talousarvio- ja taloussuunnitelmaesitys vuosille 2024–2027. Kaupunginhallituksen asettama neuvottelukunta käsittelee talousarvioesitystä 30.10.2023.

Kaupunginhallitus 31.10.2023 § 6

Kaupunginjohtajan esitys:

Päätetään

- a) hyväksyä talousarvio- ja taloussuunnitelmaesitys vuosille 2024–2027 kaupunginhallituksen esityksenä kaupunginvaltuustolle,
- b) oikeuttaa talousohjaus tekemään teknisluonteiset laskennalliset tarkistukset ja tekstitarkistukset, ja
- c) esittää kaupunginvaltuustolle
 1. hyväksyttäväksi vuoden 2024 talousarvion sitovat tavoitteet sekä valtuustoon nähden sitovat määrärahat ja tuloarviot,
 2. hyväksyttäväksi vuoden 2024 talousarvion täytäntöönpanomääräykset, ja
 3. hyväksyttäväksi taloussuunnitelma 2024–2027

**Käsittely:**

Kaupunginhallitukselle oli jaettu taloussuunnitelman yksityiskohtaiseen käsittelyyn 30.10.-31.10.2023 kokoontuneen neuvottelukunnan neuvottelutulos talousarvio- ja taloussuunnitelmaesitykseen 2024–2027 tehtävistä muutoksista. Kaupunginjohtaja otti neuvottelutuloksen omaan esittelyynsä.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Liitteet:

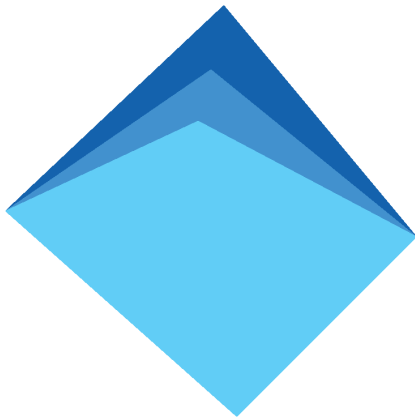
- Kaupunginjohtajan esitys - talousarvio 2024 ja taloussuunnitelma 2024–2027
- TS 2024 neuvottelutulos

Täytäntöönpano: kuntademokratia; esitys valtuustolle

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:

kaupunginjohtaja Pekka Timonen, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi
talous- ja strategiajohtaja Matti Ruusula, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi
talousarviopäällikkö Päivi Kandolin, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi



Vantaa

**TALOUSSUUNNITELMA
2024–2027**

TALOUSARVIO 2024

Kaupunginjohtajan esitys 2.10.2023

SISÄLLYSLUETTELO

KAUPUNGINJOHTAJAN KATSAUS	1
TOIMINTAYMPÄRISTÖ	3
Talouden kehitys.....	20
Vantaan henkilöstömäärän kehitys.....	25
Kaupungin toimitilamäärän kehitys.....	26
Väestön kehitys ikäryhmittäin.....	28
Vantaan kaupungin sitovat tavoitteet vuodelle 2024.....	28
Sisäinen valvonta ja riskienhallinta kaupunkikonsernissa.....	50
KÄYTTÖTALOUSOSA	53
Talousarvion 2024 täytäntöönpano.....	53
Toimialoitain vertailu 2022–2027 ja kehys.....	57
YLEISHALLINTO	65
Keskusvaalilautakunta	67
Kaupunginvaltuusto.....	69
Tarkastuslautakunta ja ulkoinen tarkastus.....	71
Kaupunginhallitus.....	73
Yhteistoimintaosuudet ja -avustukset	77
Toiminnan kuvaus.....	77
KAUPUNKISTRATEGIA JA JOHTO	79
Yleisjohto	81
Talous ja strategia.....	82
Henkilöstö ja konsernipalvelut.....	85
Elinvoimapalvelut.....	89
Työllisyys ja kotoutumispalvelut	91
Kuntademokratia.....	94
Viestintä.....	97
Sisäinen tarkastus.....	99
KASVATUS JA OPPIMINEN	101
Kasvatuksen ja oppimisen lautakunta	105
Yhteiset palvelut.....	106
Perusopetus.....	109
Varhaiskasvatus.....	112
Svenskspråkiga servicen.....	115
Toisen asteen koulutus	118
KAUPUNKIKULTTUURI JA HYVINVOINTI	121
Kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinnin lautakunta	125
Yhteiset palvelut.....	126
Kulttuuri- ja kirjastopalvelut	129
Liikunta	133
Nuoriso- ja yhteisöpalvelut	136
Elinikäinen oppiminen	140
Musiikkiopisto.....	143
Kuvataidekoulu	145

KAUPUNKIYMPÄRISTÖ	147
KAUPUNKIYMPÄRISTÖLAUTAKUNTA	151
Kaupunkiympäristölautakunta	152
Yhteiset palvelut.....	153
Kaupunkirakenne ja ympäristö	155
KAUPUNKITILALAUTAKUNTA	161
Kaupunkitilalautakunta	162
Kadut ja puistot	163
Joukkoliikenne	167
Varikko.....	170
Kiinteistöt ja tilat	172
Kiinteistöt ja tilat netto	175
RAHASTOT	177
Asuntolaina-, kiinteistö- ja rakentamisrahasto	177
Vahinkorahasto	178
TULOSLASKELMAOSA	181
INVESTOINTIOSA	187
Rakentaminen.....	188
Uudisrakentaminen	188
Korjausrakentaminen	190
Vuokra- ja osaketilojen muutostyöt.....	192
Aineeton omaisuus.....	192
Julkinen käyttöomaisuus	193
Irtain omaisuus.....	194
Kiinteä omaisuus.....	195
Osakkeet ja osuudet	196
RAHOITUSOSA	197
Täydentäviä tietoja.....	200
KUNTAKONSERNI	203
LIITTEET	221
LIITE 1; Uudisrakentaminen 2024–2033	222
LIITE 2; Korjausrakentaminen 2024–2033	226
LIITE 3; Vuokra- ja osaketilojen muutokset 2024–2033.....	229
LIITE 4; Liikuntapaikkarakentaminen 2024–2028	230

KAUPUNGINJOHTAJAN KATSAUS

Vantaa on eteenpäin katsova kaupunki. Kaupungin kasvu jatkuu ja lähivuosina Vantaa toteuttaa isoja elinvoimaa lisääviä investointeja. Vantaa on pitkäjänteisesti vähentänyt velkamääräänsä ja luonut pohjaa merkittäviä investointeja varten. Suomen talouden näkymien heikkeneminen heijastuu kuitenkin myös Vantaalle. Erityisesti asuntorakentamisen voimakas vähentyminen saattaa lähivuosina hidastaa kaupungin kasvua ja heikentää tulopohjaa.

Toimintaympäristössä suuria muutoksia

Venäjän hyökkäyssodan kiihdyttämä inflaatio ja sen myötä keskuspankkien päättämät korkotason nostot ovat leikanneet kotitalouksien ostovoimaa ja yritysten investointihalukkuutta. Yleinen taloustilanne Suomessa on kääntynyt taantumaksi. Talouskasvun ennakoitaan käynnistyvän hitaasti ja vaisuna.

Vantaan väestökasvun arvioidaan edelleen jatkuvan. Vuonna 2022 Vantaan väestö kasvoi noin 3 600 asukkaalla (1,5 %), joka oli 1 600 enemmän kuin vuonna 2021. Vuonna 2023 väestönkasvun ennustetaan kasvavan ja olevan yli 4 000 henkeä. Väestöennuste ennustaa kasvun olevan lähivuosina myös samaa tasoa.

Asuntorakentamisen voimakas romahdus voi pitkittyessään kuitenkin hidastaa merkittävästi myös Vantaan väestön kasvua. Valmistuneiden asuntojen kuukausimäärien ennakoitaan vähitellen laskevan vuoden 2023 lopusta alkaen. Uusien rakennuskohtien aloitukset ovat laskeneet dramaattisesti vuoden 2023 aikana, joka heijastuu laskevasti vähintäänkin seuraavana kahtena vuotena valmistuvien asuntojen määriin.

Talouden laskusuhdanne on pysäyttänyt työttömyyden laskun myös Vantaalla. Heinäkuussa 2023 työttömyysaste oli Vantaalla 11,6 prosenttia, jossa laskua edellisvuoteen oli vain 0,2 prosenttiyksikköä. Vantaan työttömyysaste ennen koronaa oli noin 8,5 prosenttia, joten toipuminen on vielä kesken. Erityisen huolestuttavaa on ollut pitkäaikaistyöttömyyden taso, jonka lasku on myös pysähtynyt. Vieraskielisten työttömyys on kääntynyt nousuun koko pääkaupunkiseudulla. Asuntorakentamisen seisahtumisen ennakoitaan heikentävän rakennusalan työllisyystilannetta.

Hallinnollisesti merkittävä hyvinvointialueuudistus astui voimaan vuoden 2023 alusta, jolloin sosiaali- ja terveystoimen sekä pelastustoimen tehtävät siirtyivät kunnilta hyvinvointialueille. Seuraava iso uudistus astuu voimaan jo vuoden 2025 alusta. TE-uudistuksen myötä valtion työllisyyden ja yritysten kasvua tukevat julkiset palvelut tulevat osaksi kuntien työllisyys- ja elinvoimatehtäviä. Tämä mahdollistaa Vantaan kaupungille uuden toimivan palvelukokonaisuuden rakentamisen.

Vantaa investoi tulevaisuuteen

Vuoden 2024 talousarviossa on kohdistettu lisäyksiä erityisesti koulutuksen ja varhaiskasvatuksen sekä kaupunkikulttuurin palvelutarpeita vastaavasti. Yleisen hintakehityksen kustannuksia lisäävät vaikutukset palvelujen ostoihin on myös huomioitu. Vuosi 2024 on Vantaan kaupungin 50-vuotisjuhlavuosi ja se näkyy talousarviossa. Kaupungin kärkihankkeiden suunnitteluun on lisätty resursseja ja määrärahoja.

Vuoden 2024 tilikauden tuloksen ennakoitaan olevan lievästi negatiivinen. Rakentamisen voimakas lasku vaikuttaa lyhyellä aikavälillä negatiivisesti kaupungin saamiin maanmyyntituloihin ja yleinen talouden laskusuhdanne hillitsee verotulojen kasvua.

Talouden tasapainotus etenee kuitenkin tuottavuus- ja kasvuhjelman mukaisesti ja tavoitteena on nostaa vuosikatetta vuosittain siten, että vuonna 2025 se olisi vähintään 130 milj. euroa. Uuden Vantaan ratikka -investoinnin lisäksi myös kaupungin perusinvestoinnit ovat kasvussa, joten vuosikatteen nostaminen on välttämätöntä myös tulevina vuosina.

Vuonna 2024 kertaluontoiset ns. verohännät vähenevät selvästi ja tämä näkyy myös kaupungin taloudessa. Samalla hyvinvointialueuudistuksen jälkeinen kaupungin talouden kokonaistilanne selkeytyy. TE-uudistus tuo jälleen muutoksia vuodesta 2025 eteenpäin niin sekä kuntien menoihin kuin myös valtionosuuksiin. Hallitus on myös suunnittelemassa valtionosuusuudistusta, joka astuisi voimaan vuoden 2026 alusta, joten kuntatalous elää murroksessa vielä pitkään.

Elinvoimaa seuraavaksi 50 vuodeksi

Kaupungin pitkäaikainen talouden tasapainottaminen on tuottanut tuloksia. Vantaan talous on nyt terveellä pohjalla ja kaupungin tase on vahvistunut. Vantaa on kyennyt seitsemän vuoden aikana vähentämään velkojaan 300 milj. euroa ja on nykyisin yksi vähiten velkaisista suurista kaupungeista. Kaupungilla on näin mahdollisuus toteuttaa tulevaisuuden kasvun ja kehityksen turvaavia investointeja.

Vuonna 2024 valmistuvien ja rakenteilla olevien päiväkotij- ja kouluhankkeiden lisäksi kaupungin ja konserniyhtiön investointiohjelmassa käynnistyvät muun muassa Elmon uimahallin ja Koillis-Vantaan liikuntahallin rakentaminen. Myös Varian Vehkalan kampuksen rakentaminen käynnistyy ja Tikkurilan osaamiskampuksen suunnittelu etenee. Kulttuuritehdas Vernissan peruskorjaus valmistuu ja Håkansbölen kartanon päärakennuksen peruskorjaus käynnistyy.

Vantaan kaupunginvaltuusto päätti 22.5.2023, että Vantaan ratikka rakennetaan. Päätös on ehdollinen ja vaatii valtion sitoutumista rakentamiskustannuksiin MAL-sopimuksessa. Tavoitteena on rakennustöiden käynnistyminen vuonna 2024. Ratikan on suunniteltu olevan valmis vuonna 2028.

Ensi vuosi on Vantaan kaupungin 50-vuotisjuhlavuosi. Kaupungin kehittäminen on pitkäjänteistä työtä. Lähivuosien isot julkiset investointihankkeet ovat Vantaalta vahva panostus koko seudun ja Suomen talouden vahvistamiseksi. Samalla ne vahvistavat Vantaan tulevaisuuden elinvoimaa seuraavien 50 vuoden matkalle.

Pekka Timonen
Kaupunginjohtaja

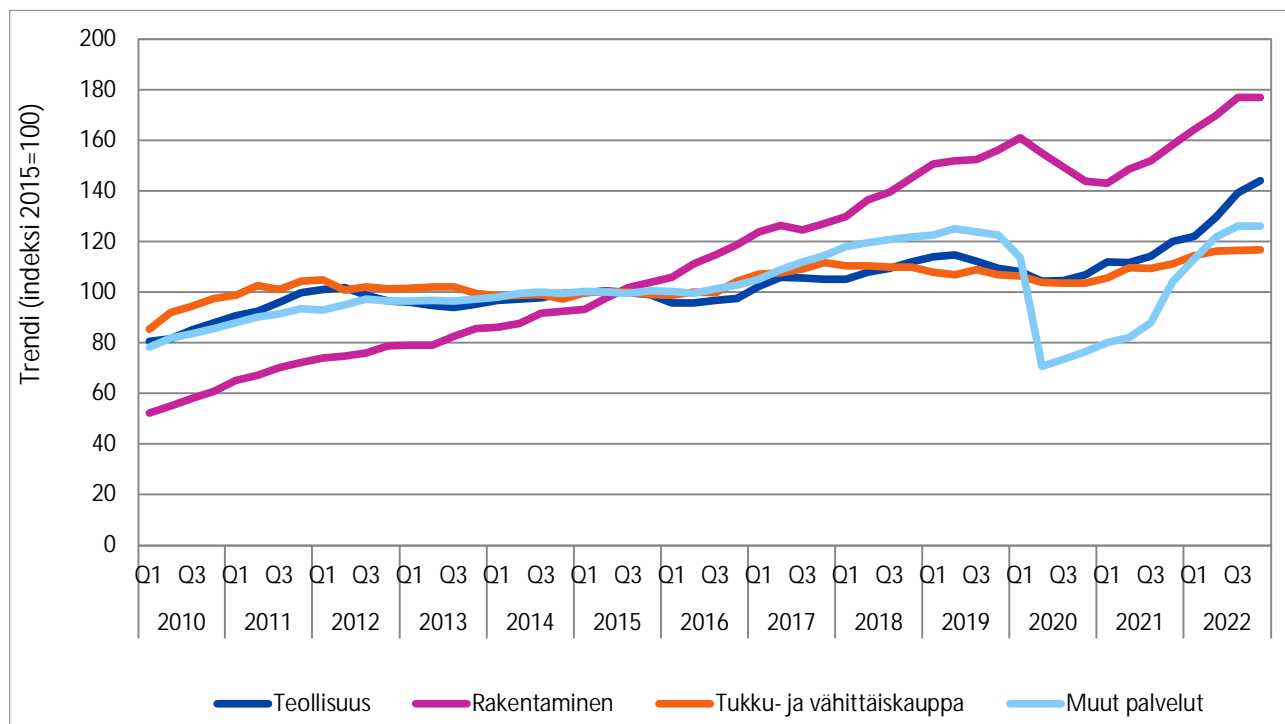
TOIMINTAYMPÄRISTÖ

Taloukasvu on pysähtynyt

Vantaan toimintaympäristö on ollut viime vuosina nopeassa muutoksessa ja näin ollen vaikeasti ennustettavissa. Esimerkiksi talous ja työllisyys ovat vaihdelleet nopeasti viime vuosina. Aluksi koronapandemia nosti työttömyyden korkealle 2020 kun taas vuosia 2021 ja 2022 kuvaa nopea toipuminen kriisistä ja talouden vahvistuminen. Taloudellinen tilanne muuttui taas oleellisesti vuonna 2022 Venäjän hyökkäyssodan alettua Ukrainassa. Aluksi talous näytti kestävän tilanteen, vaikka mm. energian ja raaka-aineiden hinnat lähtivät nopeaan nousuun sotaa seuranneiden pakotteiden aiheuttamien saatavuushaasteiden takia. Nopeutunut inflaatio työnsi kuitenkin korot nousuun, mikä vuoden 2023 aikana on näkynyt mm. rakentamisen nopeana hidastumisena. Suomen talouden kasvu näyttäisi olevan hyytymässä vuonna 2023 ja hyvä työllisyyskehitys on pysähtynyt.

Muutaman viime vuoden aikana talous on kohdellut eri tavalla Vantaan toimialoja. Rakentaminen laski selvästi koronavuonna, mutta toipui nopeaan kasvuun. Toimialan kasvu tasaantui kuitenkin jo vuoden 2022 aikana. Eniten koronavuosina kärsi palveluala. Myös se toipui nopeasti, mutta myös palvelualan kasvu on pysähtynyt vuoden 2022 aikana. Tukku- ja vähittäiskaupan kehitys on ollut suhteellisen tasaista. Toimialoista teollisuus on edelleen selvästi kasvussa.

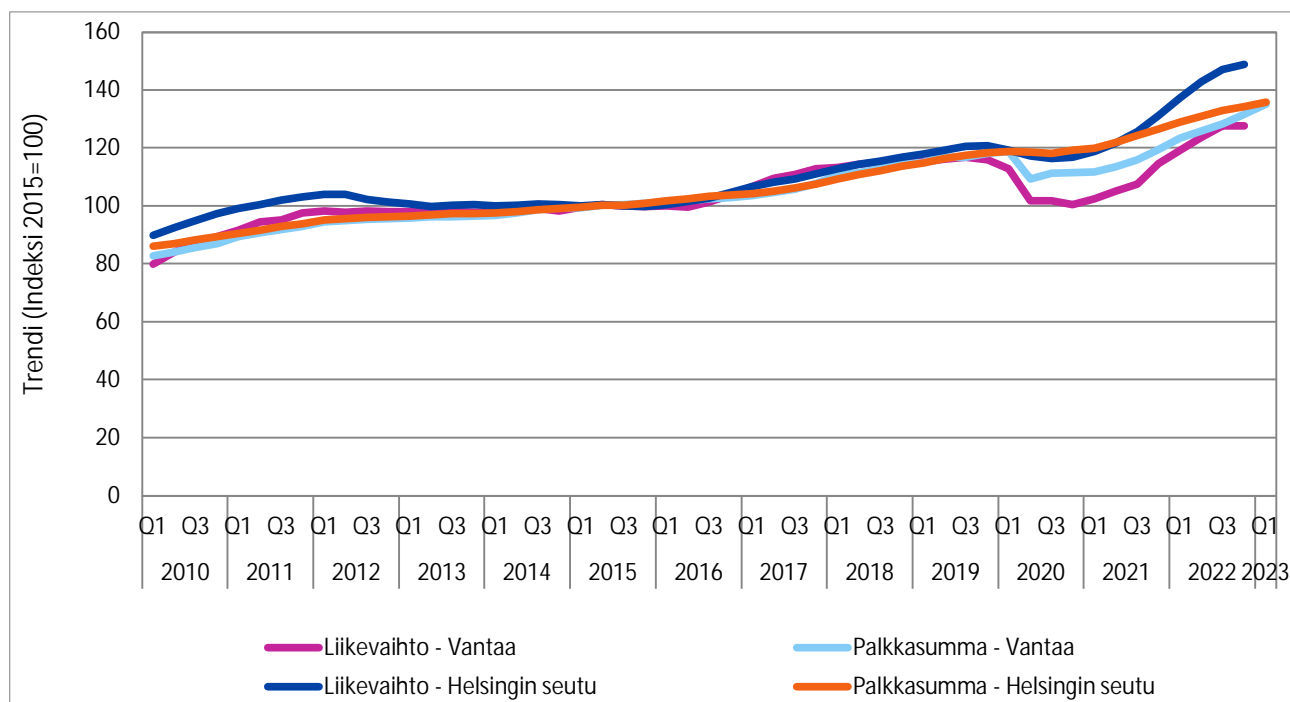
Kuvio 1: Yritysten liikevaihdon kehitys päätoimialoilla Vantaalla vuodesta 2010 (2015=100)



Lähde: Tilastokeskus, asiakaskohtainen suhdannepalvelu 1.6.2023

Yritysten liikevaihdon kehitys on Vantaalla jäänyt muusta Helsingin seudusta. Vantaan elinkeinorakenteesta ja lentokentän merkityksellisyydestä johtuen vantaalaisten yritysten liikevaihto laski koronavuosina muuta Helsingin seutua enemmän ja elpyminen on ollut hitaampaa. Liikevaihdon kasvu on kuitenkin pysähtynyt vuoden 2023 alkuun mennessä. Vantaalaisten yritysten liikevaihto on ylittänyt koronaa edeltävän tason, mutta muu seutukunta on kasvanut nopeammin. Palkkasummassa Vantaa on kuitenkin saavuttanut muun seutukunnan.

Kuvio 2: Yritysten liikevaihdon ja palkkasumman kehitys Vantaalla ja Helsingin seudulla vuodesta 2010 (2015=100)



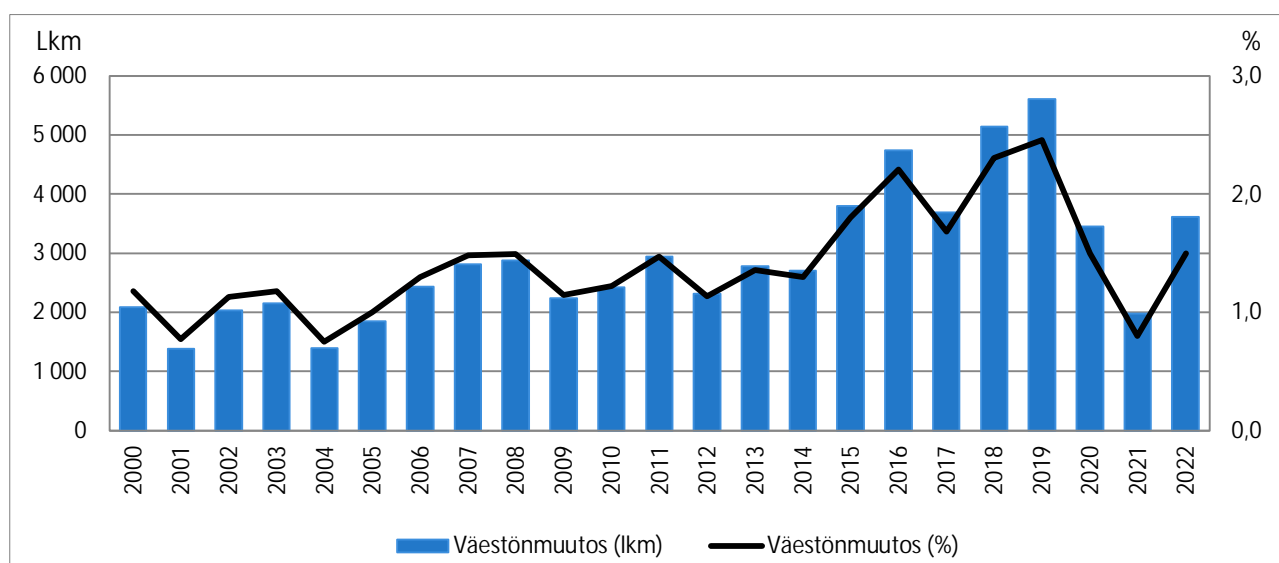
Lähde: Tilastokeskus, asiakaskohtainen suhdannepalvelu 1.6.2023

Maahanmuutto nousi ennätyskorkealle tasolle

Vantaalla oli 242 819 asukasta vuoden 2022 lopussa. Väestö kasvoi vuoden 2022 aikana 3 600 asukkaalla (1,5 %), joka oli 1 600 enemmän kuin vuonna 2021. Vantaan väestönkasvu jäi poikkeuksellisen alhaiseksi vuonna 2021, mutta nyt palattiin vuoden 2020 tasolle. Viimeisen viiden vuoden aikana Vantaan väestö on kasvanut keskimäärin 4 000 asukkaan vuosivauhtia (1,7 %).

Kaikista Suomen kunnista väestönkasvu oli selvästi suurinta Espoossa (8 100). Seuraavaksi eniten väestö kasvoi Helsingissä (5 600), Tampereella (4 800) ja Vantaalla (3 600). Vantaa on edelleen Suomen neljänneksi suurin kaupunki. Ero kolmantena olevaan Tampereeseen on viime vuosina kasvanut ollen 6 200 henkeä vuonna 2022.

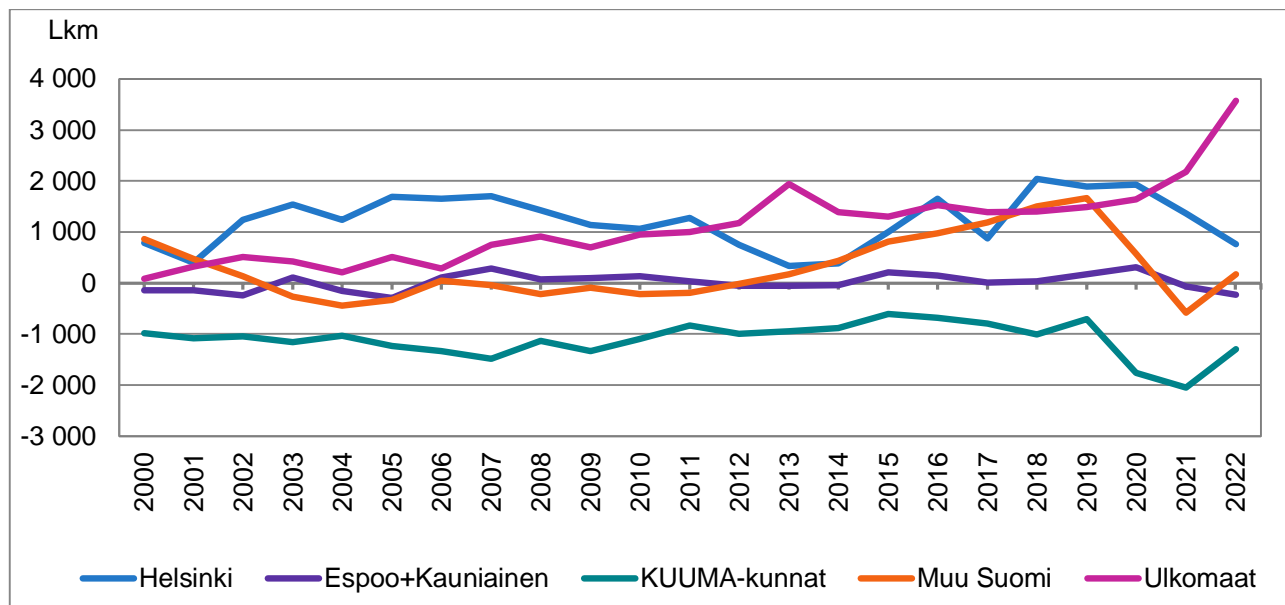
Kuvio 3: Vantaan väestönkehitys vuosina 2000–2022



Lähde: Tilastokeskus

Vantaa sai vuonna 2022 ulkomailta historiallisen paljon muuttovoittoa, lähes 3 600 henkeä. Tämä oli 1 400 enemmän kuin vuonna 2021. Maahanmuuton lisäksi muuttoliike pysyi positiivisena Helsingistä muuttavien ansiosta, vaikkakin muuttovoitto lähes puolittui 800 henkeen. Myös muuttoliike Helsingin seudun ulkopuolisen Suomen kanssa kääntyi positiiviseksi yhden tappiollisen vuoden jälkeen. Vantaa menetti jälleen eniten väestöään, 1 300 henkeä, Helsingin seudun kehysalueelle eli KUUMA-kuntiin, mutta huomattavasti vähemmän kuin kahtena edellisellä vuotena.

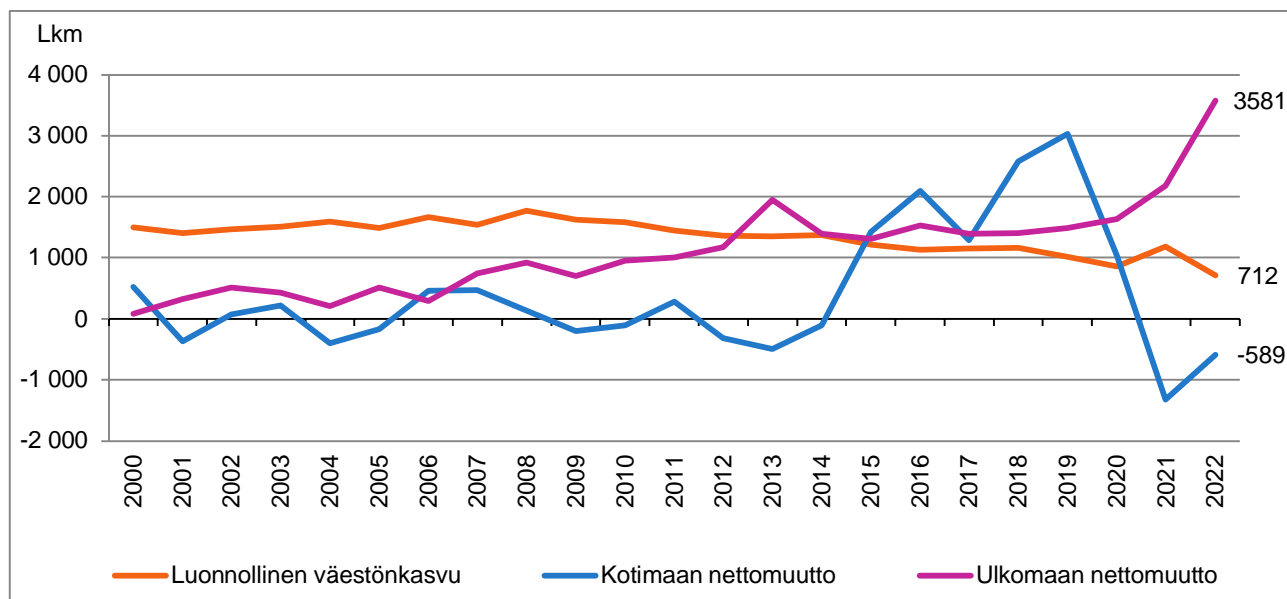
Kuvio 4: Vantaan nettomuuttoliike tulo-/lähtöalueittain 2000–2022



Lähde: Tilastokeskus

Luonnollinen väestönkasvu jäi vuonna 2022 matalammaksi kuin koskaan aiemmin. Kuolleiden historiallisen korkea määrä (1 781) yhdistettynä matalaan syntyvyyteen (2 493) sai luonnollisen väestönkasvun jäämään ennätysalhaiseksi, 712 henkeen. Voimakkaan maahanmuuton ansiosta kokonaismuuttoliike jäi 3 000 henkeä plussalle, vaikka kotimaan nettomuutto jäi negatiiviseksi 600 hengen verran. Vuoden 2022 väestönkasvusta noin 80 prosenttia tuli muuttoliikkeestä ja ainoastaan 20 prosenttia luonnollisesta väestönkasvusta.

Kuvio 5: Vantaan väestönkehityksen osatekijät 2000–2022



Lähde: Tilastokeskus (kuvio ei sisällä väkiluvun rekisterikorjauksia)

Tikkurilan ja Kivistön suuralueet kasvoivat eniten, kaupunginosista Veromie

Asukasmäärällä mitattuna ylivoimaisesti väkirikkain suuralue vuonna 2022 oli Myyrmäki, jossa asui 59 000 asukasta. Seuraavaksi suurimmalla, Tikkurilan suuralueella, asui 47 900 henkeä. Pienin suuralueista oli Kivistö 17 600 asukkaallaan. Vuoden 2022 aikana eniten uusia asukkaita sai Tikkurilan suuralue, jonka väestö kasvoi vajaalla 900 asukkaalla (1,9 %). Suhteellisesti kasvu oli suurinta Aviapoliksessa ja Koivukylässä (2,5 %).

Viimeisten viiden vuoden ajan Kivistön suuralueen suhteellinen kasvu on ollut omaa luokkaansa. Kivistön väestö on lisääntynyt 40 prosentilla vuosina 2018–2022, kun seuraavaksi suurinta kasvu on ollut Tikkurilan suuralueella, 11 prosenttia. Kivistö on kasvanut myös määrällisesti eniten, 5 100 henkeä, mutta Tikkurila ei jäänyt kauaksi tästä 4 900 hengen kasvullaan.

Kaupunginosista selvästi suurin on Myyrmäki 17 600 asukkaallaan, mutta myös Martinlaaksossa, Hakunilassa, Kivistössä ja Pakkalassa on yli 10 000 asukasta. Alle sadan asukkaan kaupunginosia oli neljä: Lentokenttä, Länsisalmi, Viinikkala ja Ojanko. Vuoden 2022 aikana väestö kasvoi kaupunginosista suhteellisesti eniten Veromiehessä, 39 prosenttia, ja seuraavaksi eniten Koivuhaassa ja Koivukylässä (vajaa 8 %). Määrällinen kasvu oli suurinta Veromiehen kaupunginosassa (+560) ja toiseksi eniten uusia asukkaita saivat Tikkurila ja Myyrmäki (+450).

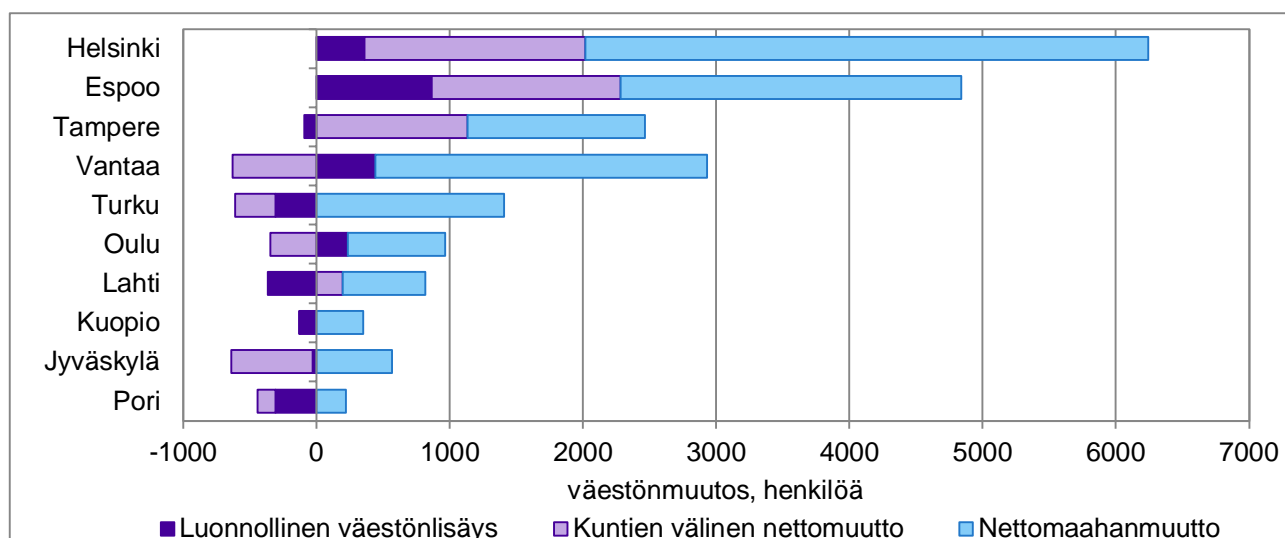
Väestönkasvu jatkuu myös tulevaisuudessa

Tilastokeskuksen ennakkotietojen mukaan Vantaan väestö on kasvanut myös alkuvuonna 2023. Tammi-heinäkuun aikana maahanmuutto kasvatti väestöä 2 500 hengellä ja luonnollinen väestönkasvu 450 hengellä, mutta kotimaan muuttoliike jäi yli 600 henkeä miinukselle. Yhteensä väestö on siis kasvanut 2 300 asukkaalla, joka oli saman verran kuin vastaavana ajankohtana viime vuonna. Väestönmuutos kuitenkin jakaantui eri tavalla, sillä Vantaa on saanut alkuvuoden aikana ulkomailta selvästi enemmän muuttovoittoa ja kotimaasta muuttotappiota kuin vastaavana ajankohtana vuonna 2022.

Nopeimmin kasvaneet kaupungit alkuvuodesta 2023 ovat olleet Helsinki ja Espoo. Tammi-heinäkuun aikana Helsinki on saanut 6 200 ja Espoo 4 800 uutta asukasta, kun Vantaalla ja Tampereella väestönkasvu on ollut selvästi alhaisempaa, noin 2 300 asukasta. Näistä kaupungeista Vantaa on ainoa, joka on menettänyt väestöään muualle Suomeen.

Suurten kaupunkien osalta nettomaahanmuuton merkitys väestöä kasvattavana tekijänä korostuu. Se nostaa väestöä kaikissa suurissa kaupungeissa, mutta Turussa, Jyväskylässä, Kuopiossa ja Porissa se oli ainoa väkilukua kasvattava tekijä. Huomattavaa kuitenkin on, että maahanmuutosta huolimatta Jyväskylän ja Porin väkiluvut ovat pienentyneet alkuvuoden aikana.

Kuvio 6: Väestönmuutosten ennakkotiedot 10 suurimmassa kaupungissa tammi-heinäkuussa 2023



Lähde: Tilastokeskus (päivitetty 22.8.2023)

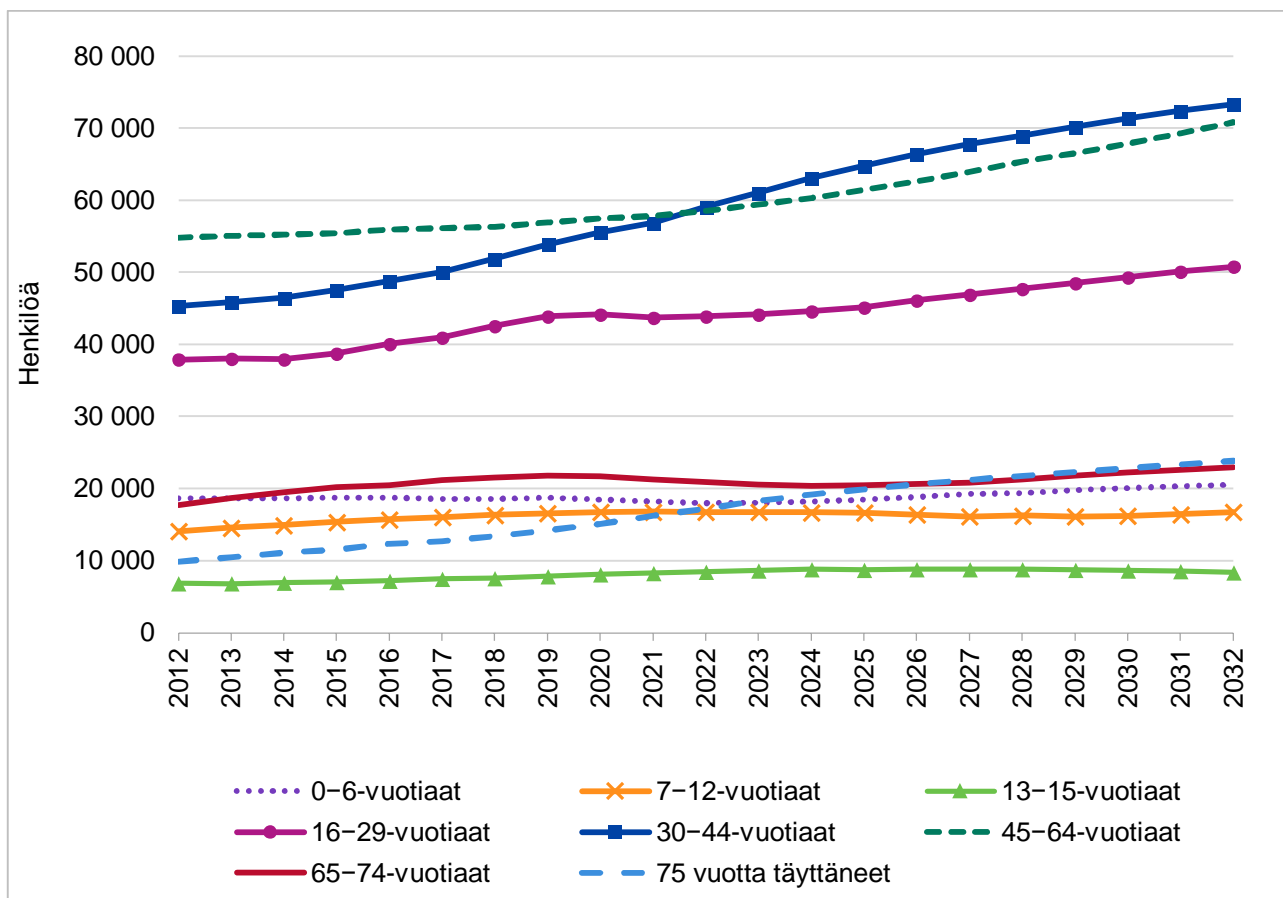
Uusimman väestöennusteen mukaan Vantaan väestönkasvu jatkuu myös tulevaisuudessa. Vuosittaisen väestönkasvun ennustetaan olevan keskimäärin 1,7 prosenttia seuraavan vuosikymmenen aikana, mikä vastaa yli 4 000 uutta vantaalaista vuosittain. Uudisrakentamisen myötä kasvun arvioidaan olevan voimakkainta vuosina 2026–2027. Kasvaneen maahanmuuton ennakoidaan kuitenkin pitävän myös lähivuosien väestönkasvun korkealla tasolla. Asuntorakentamisen hiipuminen voi hetkellisesti vaikuttaa myös lähivuosien väestönkasvua alentavasti.

Ennustettu väestönkasvu pääosin työikäisistä ja 75 vuotta täyttäneistä

Ikärakenteen mukaan tarkasteltuna Vantaan väestöstä 0–6-vuotiaita oli 7,4 prosenttia, 7–15-vuotiaita 10,4 prosenttia ja 65 vuotta täyttäneitä 15,7 prosenttia. Alle kouluikäisten osuus on laskenut melko nopealla tahdilla viimeiset kymmenen vuotta, kun taas kouluikäisten osuus on pysynyt lähes ennallaan. 65 vuotta täyttäneiden osuuden kasvu pysähtyi ensimmäistä kertaa vuonna 2022. Kasvun pysähtymisen taustalla ovat 65–74-vuotiaat, joiden osuus on pienentynyt usean vuoden ajan ja viimeiset kolme vuotta ikäluokka on myös määrällisesti pienentynyt. Vanhimmassa ikäryhmässä kasvu jatkuu edelleen: 75 vuotta täyttäneiden määrä lisääntyi 940 henkilöllä ja osuus kasvoi 6,8 prosentista 7,1 prosenttiin vuonna 2022.

Alle kouluikäisten määrän ennustetaan kasvavan vuoteen 2032 mennessä noin 2 500 hengellä ja peruskouluikäisten määrän vähentyvän noin 100 lapsella. Ennustettu väestönkasvu on voimakkainta 30–64-vuotiaiden ikäryhmissä, joiden määrän arvioidaan kasvavan yhteensä noin 27 000 henkilöllä. Väestön ikääntyminen näkyy Vantaalla erityisesti yli 75-vuotiaiden ikäryhmässä, jonka ennustetaan kasvavan yli 6 500 hengellä vuoteen 2032 mennessä.

Kuvio 7: Väestön määrän kehitys Vantaalla ikäryhmittäin vuosina 2012–2022 ja ennuste vuosille 2023–2032



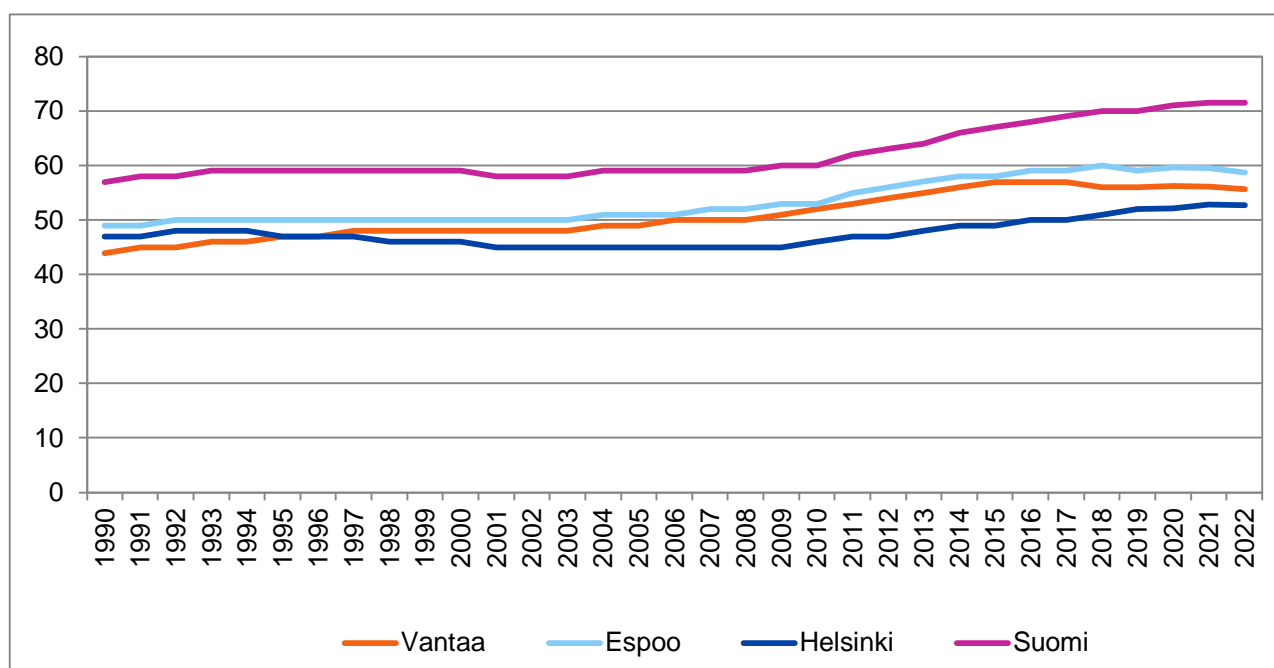
Lähde: Tilastokeskus (vuodet 2012–2022) ja Vantaan väestöennuste 2023

Vantaan väestöllinen huoltosuhde parempi kuin koko maassa

Väestöllinen huoltosuhde, eli alle 18-vuotiaiden ja 65 vuotta täyttäneiden määrä suhteessa 18–64-vuotiaiden määrään, on koko Suomessa huomattavasti heikempi kuin pääkaupunkiseudulla. Nuoremman väestönosan muuttoliike kasvukeskuksiin hidastaa väestöllisen huoltosuhteen nousua, samalla kun se vauhdittaa huoltosuhteen heikentymistä väestöään menettävillä alueilla.

Vantaan väestöllinen huoltosuhde on heikentynyt 1990-luvulta lähtien, mutta nopean, nuoriin aikuisiin painottuvan muuttoliikkeen myötä, huoltosuhteen heikentyminen on pysähtynyt. Väestöennusteen perusteella Vantaan huoltosuhteen oletetaan jopa paranevan 2020-luvun aikana, koska väestönkasvu painottuu työikäiseen väestöön. Väestöllinen huoltosuhde on koko 2000-luvun ajan ollut Espoossa heikempi ja Helsingissä parempi kuin Vantaalla. Viimeisten vuosien aikana ainoastaan Helsingissä huoltosuhde on jatkanut heikentymistään, mikä on pienentänyt eroa naapurikaupunkien välillä.

Kuvio 8: Väestöllinen huoltosuhde pääkaupunkiseudulla ja koko maassa vuosina 1990–2022



Lähde: Tilastokeskus

Miehiä on nykyisin naisia enemmän

Vuonna 2021 Vantaan väestössä tapahtui historiallinen käänne: miesten määrä ohitti naisten määrän lähes tuhannella hengellä. Vuonna 2022 ero kasvoi entisestään ja miehiä (50,4 %) oli jo 2 200 enemmän kuin naisia (49,6 %). Kotimaankielisessä väestössä naisia on edelleen hieman enemmän kuin miehiä, mutta vieraskielinen väestö on jo vuosien ajan ollut miesvoittainen.

Joka neljäs vantaalainen on vieraskielinen

Vantaalaisista 72,9 prosenttia oli suomenkielisiä, 2,2 prosenttia ruotsinkielisiä ja 24,8 prosenttia vieraskielisiä vuonna 2022. Vieraskielisten osuus kasvoi edellisvuodesta 1,9 prosenttiyksikköä, joka oli enemmän kuin kertaakaan aiemmin. Seuraavaksi eniten vieraskielisiä asui Espoossa (21,9 %), Närpiössä (19,5 %) ja Helsingissä (18,3 %).

Vantaan, kuin myös Helsingin, väestö kasvoi jo kolmatta vuotta peräkkäin ainoastaan vieraskielisten ansiosta. Vantaalla vieraskielisten määrä lisääntyi 5 300 hengellä vuonna 2022, kun kotimaankielisten määrä väheni 1 700 hengellä.

Vieraskielisten osuus koko väestöstä vaihtelee ikäryhmän mukaan. Vuonna 2022 eniten vieraskielisiä oli 30–44-vuotiaissa sekä 0–6-vuotiaissa, joihin kuuluvista vantaalaisista 33–35 prosenttia oli vieraskielisiä. Väliin jäävissä ikäryhmissä, 7–15- ja 16–29-vuotiaissa, vieraskielisiä oli 28 prosenttia. Vanhemmissa ikäryhmissä osuudet olivat selvästi alhaisempia ja esimerkiksi 60 vuotta täyttäneistä ainoastaan seitsemän prosenttia oli vieraskielisiä.

Vantaalla puhutaan äidinkielenä yli 120 eri kieltä. Vuonna 2022 Vantaan yleisin vieras kieli oli venäjä, jota äidinkielenään puhui 4,1 prosenttia väestöstä. Sen jälkeen tulivat viro (3,6 %), arabia (2,1 %), albania (1,6 %) ja somali (1,4 %). Vironkielisten kasvu alkoi hidastua 2010-luvun loppupuolella ja nykyisin Vantaalla asuukin selvästi enemmän venäjänkielisiä (10 100) kuin vironkielisiä (8 700).

Viime vuosina arabiankielisten osuus on noussut suhteellisesti eniten, vaikka kieliryhmän osuus koko väestöstä on edelleen melko alhainen (2,1 %). Jos kehitys jatkuu samanlaisena, arabia ohittaa pian ruotsin, sillä arabiankielisiä on enää vajaa 300 vähemmän kuin ruotsinkielisiä. Albaniankielisten määrä on myös kasvanut ja vuonna 2021 albania tuli yleisempi kieli kuin somalista.

Syksyllä 2023 julkaistun Uudenmaan maakunnan vieraskielisen väestön ennusteen mukaan vieraskielisen väestön määrän kasvaa alueella nopeasti. Vantaalla vieraskielisiä asukkaita ennustetaan vuonna 2030 olevan noin 91 000 henkilöä, kun vuoden 2022 alussa määrä oli 55 000. Vastaavana aikana vieraskielisen väestön osuuden koko kaupungin väestöstä arvioidaan kasvavan noin 30 prosenttiin. Suurimpien kieliryhmien ennustetaan koostuvan Lähi-idän ja Pohjois-Afrikan, Venäjän ja muun entisen Neuvostoliiton alueen (pois lukien Baltian alueen) sekä Aasian kieliä (pois lukien Lähi-itä) puhuvista asukkaista.

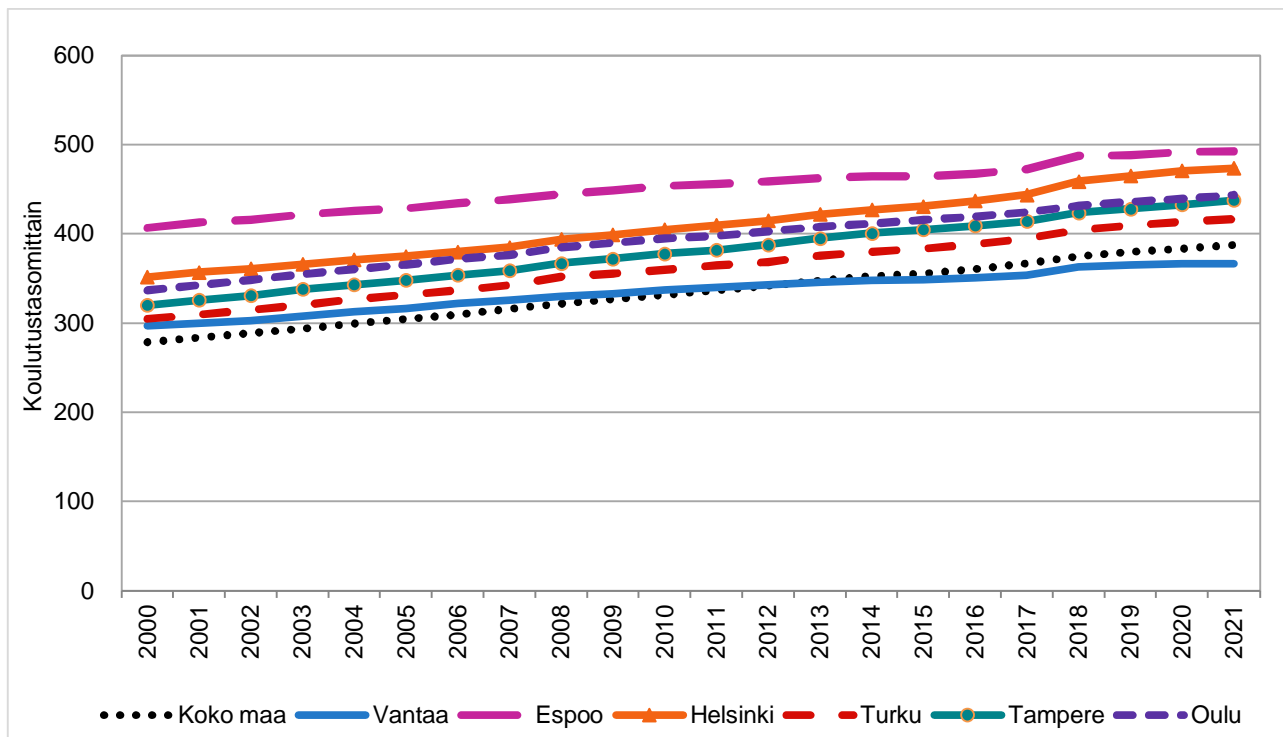
Suurista kaupungeista koulutustaso oli korkein Espoossa ja matalin Vantaalla

Koulutustaso on noussut suurissa kaupungeissa ja koko maassa, mutta koulutasoissa on kuitenkin selkeitä eroja. Kuuden suurimman kaupungin välisessä vertailussa Espoon koulutaso on selkeästi korkein ja sen jälkeen tulee Helsinki. Vantaa jää selvästi jälkeen muista suurista kaupungeista. Lisäksi Vantaan koulutustaso painui koko maan keskiarvon alapuolelle vuonna 2013 ja siitä lähtien ero Vantaan ja muun maan välillä on hitaasti kasvanut.

Vuoden 2021 lopun tietojen mukaan Vantaan 25 vuotta täyttäneestä väestöstä 26 prosenttia oli suorittanut enintään perusasteen, 38 prosenttia toisen asteen (sis. erikoisammattikoulutuksen) ja 36 prosenttia korkea-asteen tutkinnon. Korkea-aste voidaan jakaa kolmeen osaan, joista alimman korkea-asteen suorittaneita oli 9 prosenttia, alemman korkeakouluasteen 15 prosenttia ja ylempään korkeakouluasteen 12 prosenttia.

Yhä useammalla vantaalaisella on aiempaa korkeampi koulutus. Vuodesta 2000 vuoteen 2021 toisen asteen suorittaneiden osuus on kasvanut 34 prosentista 38 prosenttiin ja korkea-asteen suorittaneiden osuus 31 prosentista 36 prosenttiin. Samana ajanjaksona enintään perusasteen käyneiden osuus on laskenut 36 prosentista 26 prosenttiin. Vantaalaiset naiset ovat korkeammin koulutettuja kuin miehet. Vuonna 2021 naisissa oli enemmän korkea-asteen suorittaneita (41 %) kuin toisen asteen suorittaneita (35 %), kun miehissä oli selvästi enemmän toisen asteen (40 %) kuin korkea-asteen (32 %) suorittaneita.

Kuvio 9: Koulutustasomittain Suomessa ja kuudessa suurimmassa kaupungissa vuosina 2000–2021



Lähde: Tilastokeskus

Asuntotuotanto hiipuu vuonna 2023

Vuonna 2020 valmistui Vantaalla 2 920 asuntoa. Vuonna 2021 valmistuneiden asuntojen määrä kasvoi 3 113 asuntoon ja vuonna 2022 kipusi luku vielä 3 262 kappaleeseen. Vuoden 2023 heinäkuun loppuun mennessä Vantaalle oli valmistunut 1 674 asuntoa.

Vuonna 2022 valmistui eniten asuntoja Myyrmäkeen 831. Tikkurilaan valmistui puolestaan 746 asuntoa. Vähiten asuntoja suuralueista valmistui Korsoon, vain 83.

Valmistuneiden asuntojen profiili asuntotyypeittäin on muuttunut viime vuosina. Vuosina 2020–2021 valmistui suhteellisesti eniten yksiöitä, kun taas vuosina 2022–2023 kaksioita. Asuntotyypeittäin tarkasteltuna asuntojen keskikoot ovat pysyneet koko 2020-luvulla kutakuinkin samalla tasolla, mutta kaksioiden kasvanut osuus valmistuneista asunnoista on nostanut keskimääräisen asunnon kokoa nelijöissä mitattuna viime vuosina.

Vuonna 2021 Vantaalla myönnettiin rakennuslupia 2 509 asunnolle. Seuraavana vuonna asuntorakennuslupien määrä väheni vajaalla 200 asunnolla lukuun 2 331.

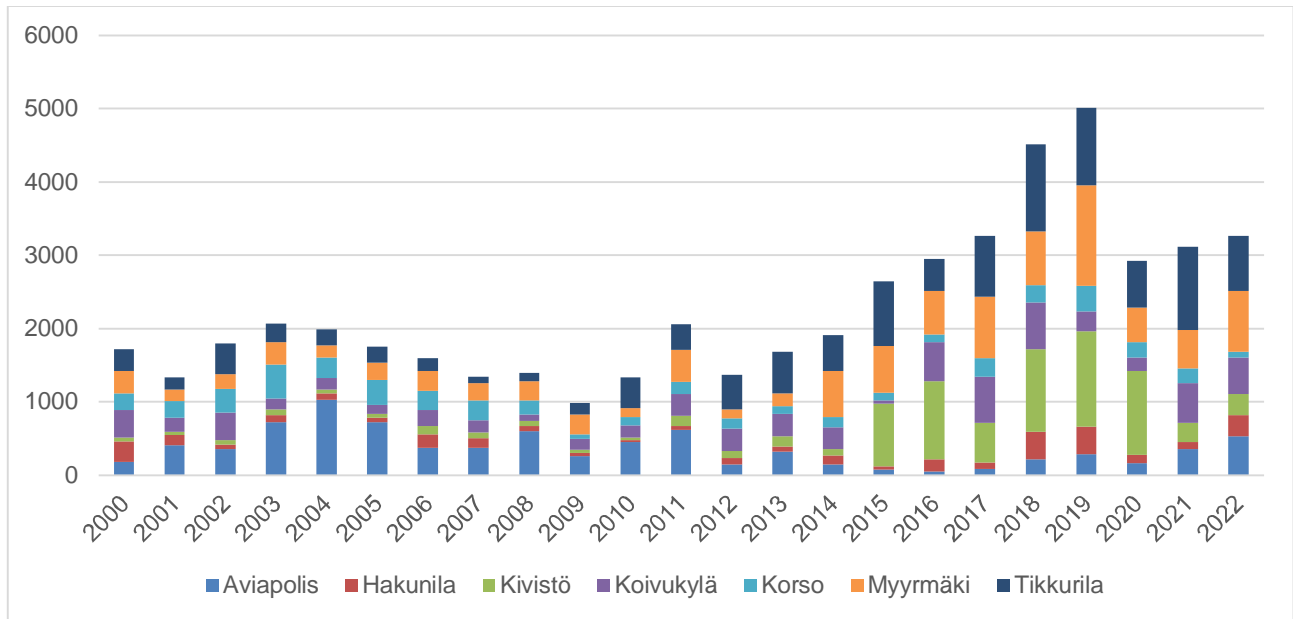
Asuntojen rakentamisen aloituksia oli vuonna 2020 hieman alle 3 000. Seuraavana vuonna aloitusten määrät nousivat lähes 3 400 asuntoon. Vuonna 2022 puolestaan asuntorakentamisen aloitukset tippuivat reiluun 2 000 asuntoon.

Tätä kirjoitettaessa syyskuun alussa on käytössä vuodelta 2023 seitsemän ensimmäisen kuukauden tiedot. Asuntorakentamisen aloitukset ovat romahtaneet tänä aikana. Aloituksia oli 428 kpl kun niitä oli vuosina 2020–2022 samana ajankohtana 1 300–1 500 asuntoa.

Ennakkotietojen mukaan vuoden 2023 elokuunkaan tiedot eivät tuo aloituksiin piristystä ja myös valmistuneiden asuntojen määrät näyttävät vähitellen hiipuvan loppuvuotta kohden. Valmistuneiden asuntojen määrät pysyivät vielä ensimmäisen vuosipuolikkaan aikana suhteellisen korkealla tasolla,

kun ennen vuotta 2023 aloitettuja työmaita saatettiin nopealla tahdilla valmiiksi, kun uusia asuntorakennustyömaita ei montakaan aloitettu.

Kuvio 10: Valmistuneet asunnot suuralueittain Vantaalla vuosina 2000–2022



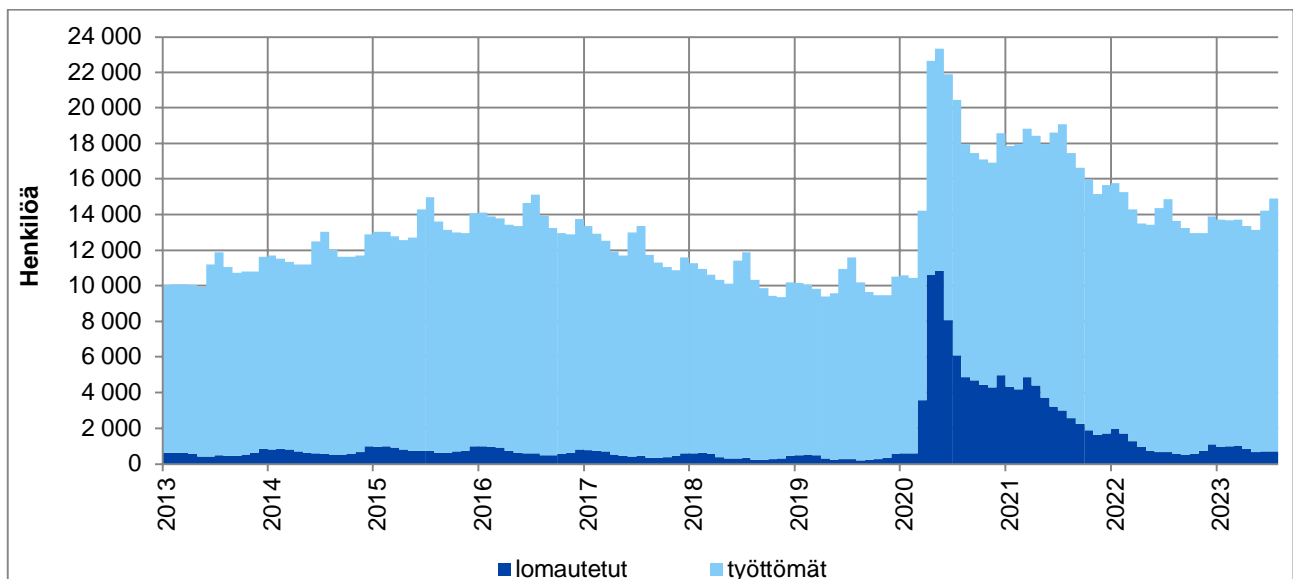
Lähde: Vantaan Matti-järjestelmä

Työttömyys on edelleen korkeammalla tasolla kuin ennen koronaa

Koronakriisi aiheutti keväällä 2020 erittäin nopean työttömyyden nousun, jonka vaikeimpina aikoina 23 300 vantaalaista oli työttömänä. Huipun saavuttamisen jälkeen työttömyys lähti myös nopeasti laskuun. Huomattavaa kuitenkin on, että työttömyyden lasku kohdistui etenkin lomautettuihin, joita kutsuttiin takaisin töihin. Lomautettujen määrä onkin jo melkein saavuttanut koronaa edeltävän tason, mutta yleisesti työttömyys on edelleen korkeammalla tasolla.

Toukokuussa 2023 Vantaan työttömyysaste oli 10,2 prosenttia, joka oli pienin lukema sitten koronapandemian alkamisen jälkeen. Kesäisin työttömyys kuitenkin kohoaa, ja niin tapahtui myös tänä vuonna: heinäkuussa Vantaalla oli 14 900 työtöntä ja työttömyysaste oli 11,6 prosenttia.

Kuvio 11: Työttömät ja lomautetut kuukausittain Vantaalla vuoden 2013 tammikuusta lähtien

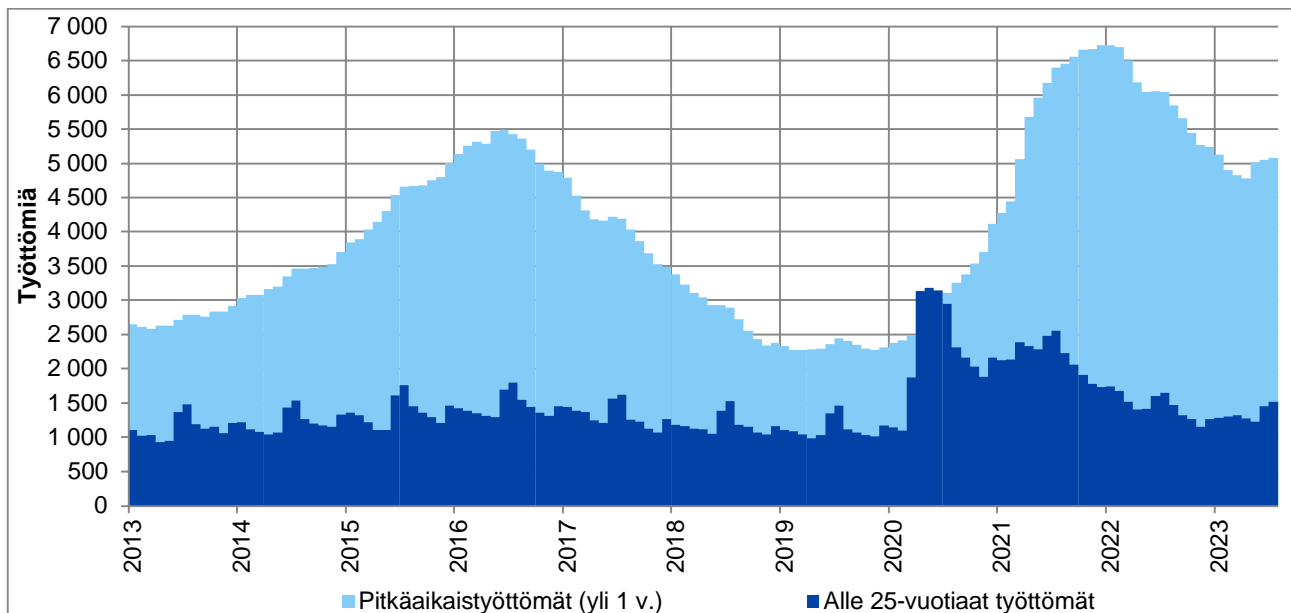


Lähde: TEM (päivitetty 22.8.2023)

Huolestuttavaa työttömyyden rakenteesta tekee se, että pitkäaikaistyöttömyys näyttäisi jäävän korkealle tasolle. Juuri ennen koronakriisin puhkeamista helmikuussa 2020 Vantaalla oli 2 400 pitkäaikaistyötöntä eli yli vuoden työttömänä olleita. Pitkäaikaistyöttömyys kasvoi käytännössä koko kriisin yli saavuttaen huippunsa tammikuussa 2022, jolloin pitkäaikaistyöttömiä oli 6 700. Tämän jälkeen pitkäaikaistyöttömyys laski aina huhtikuuhun 2023, mutta tällä hetkellä lasku näyttäisi lähes pysähtyneen. Vuoden 2023 heinäkuussa Vantaalla oli lähes 5 100 pitkäaikaistyötöntä, joka oli yli kaksi kertaa enemmän kuin ennen koronakriisiä.

Kaupunki joutuu maksamaan osan työnhakijan työmarkkinatuesta, kun työttömyys pitkittyy. Rajana on 300 päivää työmarkkinatuella, jolloin kaupunki maksaa 50 prosenttia työmarkkinatuesta. Tämä tarkoittaa yleensä huomattavasti pidempää työttömyysjaksoa kuin pitkäaikaistyöttömyyden määritelmä. Mikäli työttömyys on kestänyt 1 000 päivää, on maksuosuus 70 prosenttia. Työttömyyden pitkittyminen aiheuttaa merkittävää kustannuserää kaupungille, ollen 27,4 miljoonaa euroa vuonna 2022.

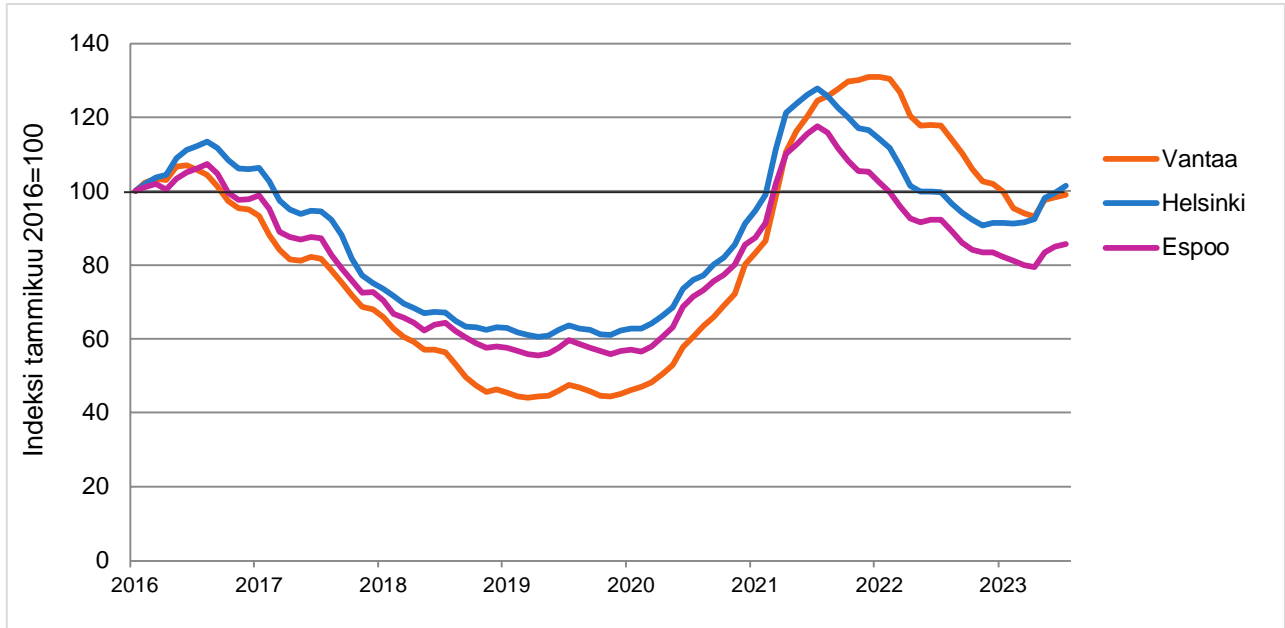
Kuvio 12: Alle 25-vuotiaiden ja pitkäaikaistyöttömien määrät Vantaalla vuoden 2013 tammikuusta lähtien



Lähde: TEM (päivitetty 22.8.2023)

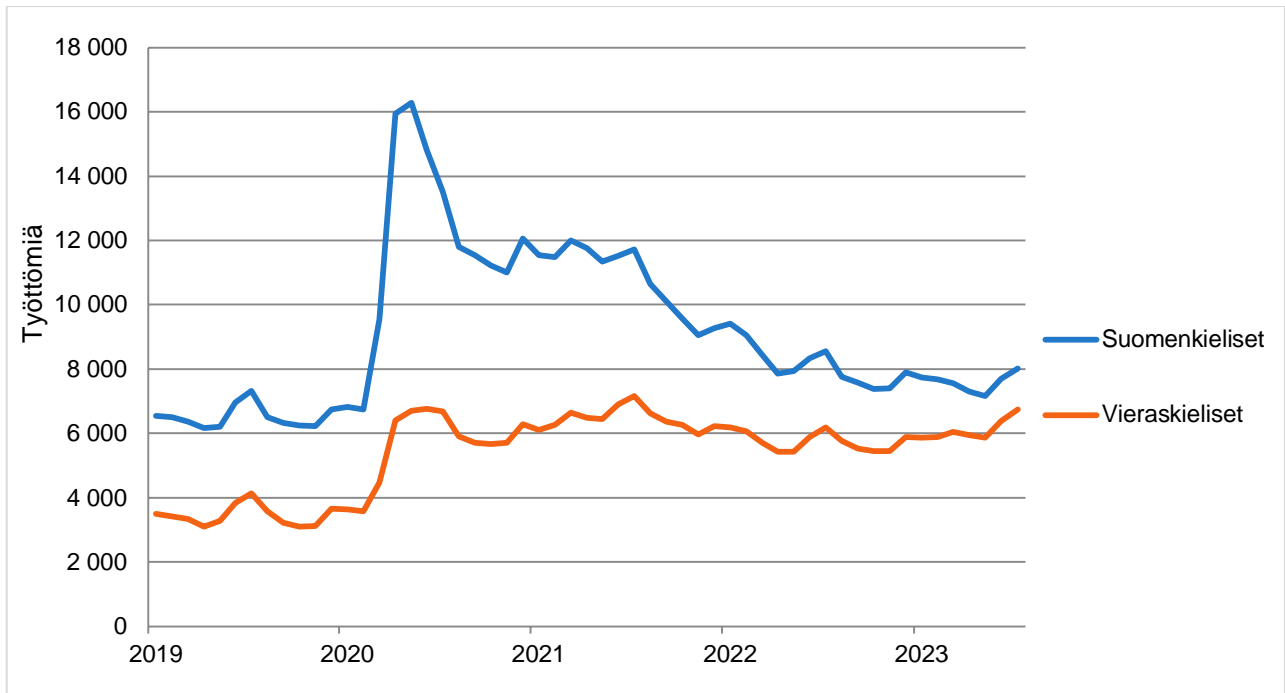
Nuorisotyöttömyys kasvoi myös voimakkaasti koronapandemian aikana. Vaikka nuorisotyöttömyyden taso on laskenut pitkäaikaistyöttömyyttä nopeammin, ei vielä olla päästy koronaa edeltävälle tasolle. Ennen koronaa helmikuussa 2020 nuoria, alle 25-vuotiaita, työttömiä oli 1 100. Alkuvuoden 2023 aikana nuorisotyöttömiä oli Vantaalla noin 1 300, mutta kesä-heinäkuussa heitä oli 1 500. Nuorisotyöttömyydelle onkin ominaista selkeä kausivaihtelu: se kasvaa kesäksi ja laskee taas syksyllä. Tähän vaikuttaa muun muassa se, että keväällä oppilaitoksista valmistuvat nuoret tulevat työmarkkinoille. Syksyllä moni työtön nuori siirtyy taas opiskelijaksi.

Vantaan pitkäaikaistyöttömyys nousi korkeimmalle tasolleen hieman hitaammin kuin Espoossa ja Helsingissä, mutta se myös kääntyi laskuun hitaammin kuin naapurikaupungeissa. Vuoden 2023 heinäkuussa Vantaan ja Helsingin pitkäaikaistyöttömyys oli samalla tasolla kuin vuoden 2016 tammikuussa, mutta Espoossa se oli selvästi alhaisempi.

Kuvio 13: Pitkäaikaistyöttömyyden kehitys pääkaupunkiseudulla (tammikuu 2016=100)

Lähde: TEM (päivitetty 22.8.2023)

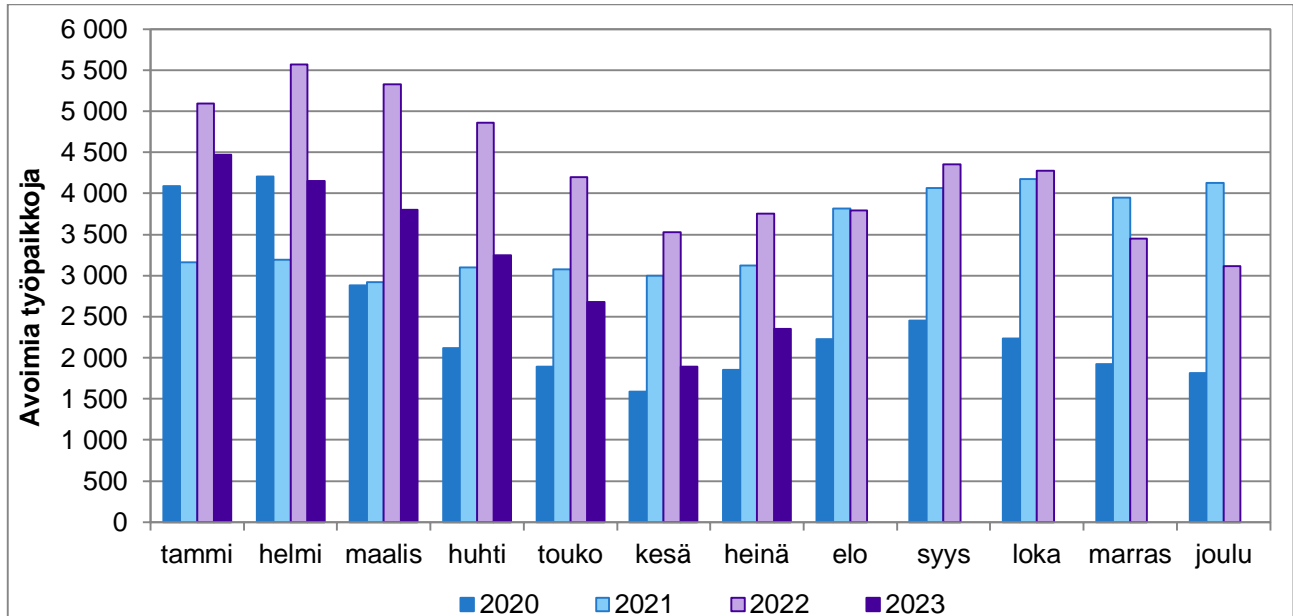
Koronapandemia kohteli eri kielisiä työttömiä eri tavalla. Suomenkielisten työttömyys sekä nousi että laski nopeammin kuin vieraskielisten. Lisäksi vieraskielisten työttömyys on jäänyt selvästi korkeammalle tasolle kuin ennen korona-aikaa. Vuodesta 2019 lähtien ero suomen- ja vieraskielisten työttömien määrässä ei ole koskaan ollut näin pieni. Heinäkuussa 2023 kaikista työttömistä suomenkielisiä oli 8 000 (54 %), vieraskielisiä 6 750 (45 %) ja ruotsinkielisiä 130 (1 %).

Kuvio 14: Työttömät kielen mukaan vuoden 2019 tammikuusta lähtien

Lähde: TEM (päivitetty 22.8.2023)

Vuonna 2022 Vantaalla oli runsaasti avoimia työpaikkoja läpi vuoden ja huippuaikoina niitä oli ennätyskellisen paljon, yli 5 000. Vuoden 2023 alusta avointen työpaikkojen määrä alkoi radikaalisti laskea ja aallonpohja saavutettiin kesäkuussa, jolloin Vantaalla oli auki ainoastaan 1 900 työpaikkaa. Suunta kääntyi kuitenkin ylöspäin heinäkuussa ja avointen työpaikkojen määrä kohosi 2 350 työpaikkaan.

Kuvio 15: Avoimet työpaikat kuukauden lopussa vuosina 2020–2023



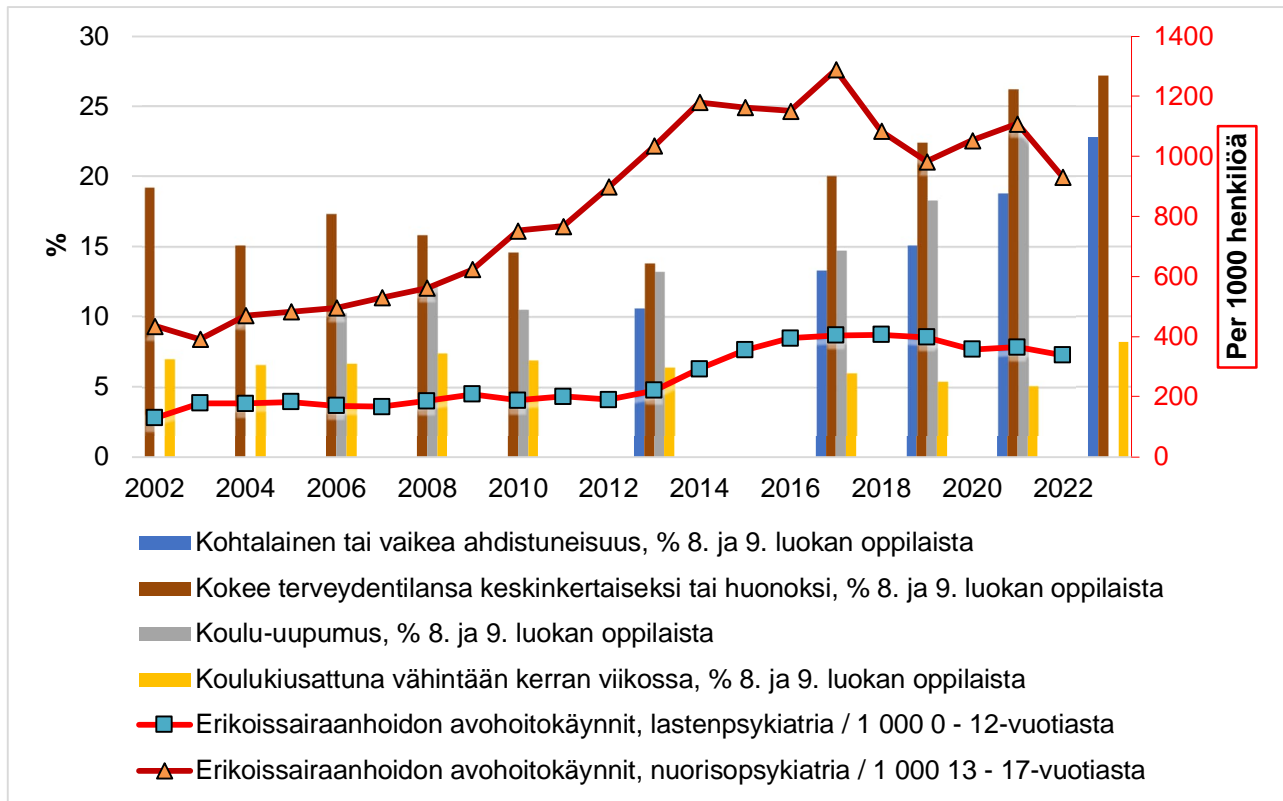
Lähde: TEM (päivitetty 22.8.2023)

Asukkaiden mielenterveys, hyvinvointi ja palveluihin hakeutuminen heikentynyt viimeisen vuosikymmenen aikana

Vantaalaisten mielenterveyden ongelmat ovat olleet kasvussa viimeisen vuosikymmenen ajan. THL:n kouluterveyskyselyn mukaan käänne koululaisten mielenterveydessä tapahtui 2010-luvun alussa. Vuonna 2023 suoritetun kouluterveyskyselyn mukaan, 8. ja 9. luokan oppilaista noin 27 prosenttia kokee terveydentilansa keskinkertaiseksi tai huonoksi. Vuoden 2013 kyselyssä vastaava osuus oli noin 14 prosenttia. Kohtalaista tai vaikeaa ahdistuneisuutta koki 23 prosenttia vastanneista vuonna 2023 (10 % vuonna 2013), ja koulu-uupumusta vuonna 2020 noin 23 prosenttia (13 % vuonna 2013). Samaan aikaan myös lapsi- ja nuorisopsykiatrian avohoitokäynnit ovat pysyneet noin vuoden 2013 tasolla, mutta kaksinkertaistuneet 2000-luvun alun tasosta. Vuoden 2017 jälkeen avohoitokäyntien määrä on ollut laskusuunnassa. Koronapandemiolla on mahdollisesti ollut vaikutusta hoitoon hakeutumisen määrään.

Koulukiusaamista kokeneiden määrä on sitä vastoin ollut laskusuhdanteessa koko 2010-luvun ajan. Viimeisimmässä vuoden 2023 koulukyselyssä koulukiusattujen osuus nousi 5 prosentista noin 8 prosenttiin, joka on koko 2000-luvun korkein osuus. Yli 30 prosenttia vuoden 2023 koulukyselyyn vastanneista koululaisista ei ollut tyytyväinen elämäänsä tällä hetkellä. Väestön heikentynyt hyvinvointi heijastuu myös sekä lastensuojeluilmoitusten että toistuvasti kodin ulkopuolelle sijoitettujen 0–17-vuotiaiden määrään, jotka molemmat ovat olleet hitaassa kasvussa viime vuosina.

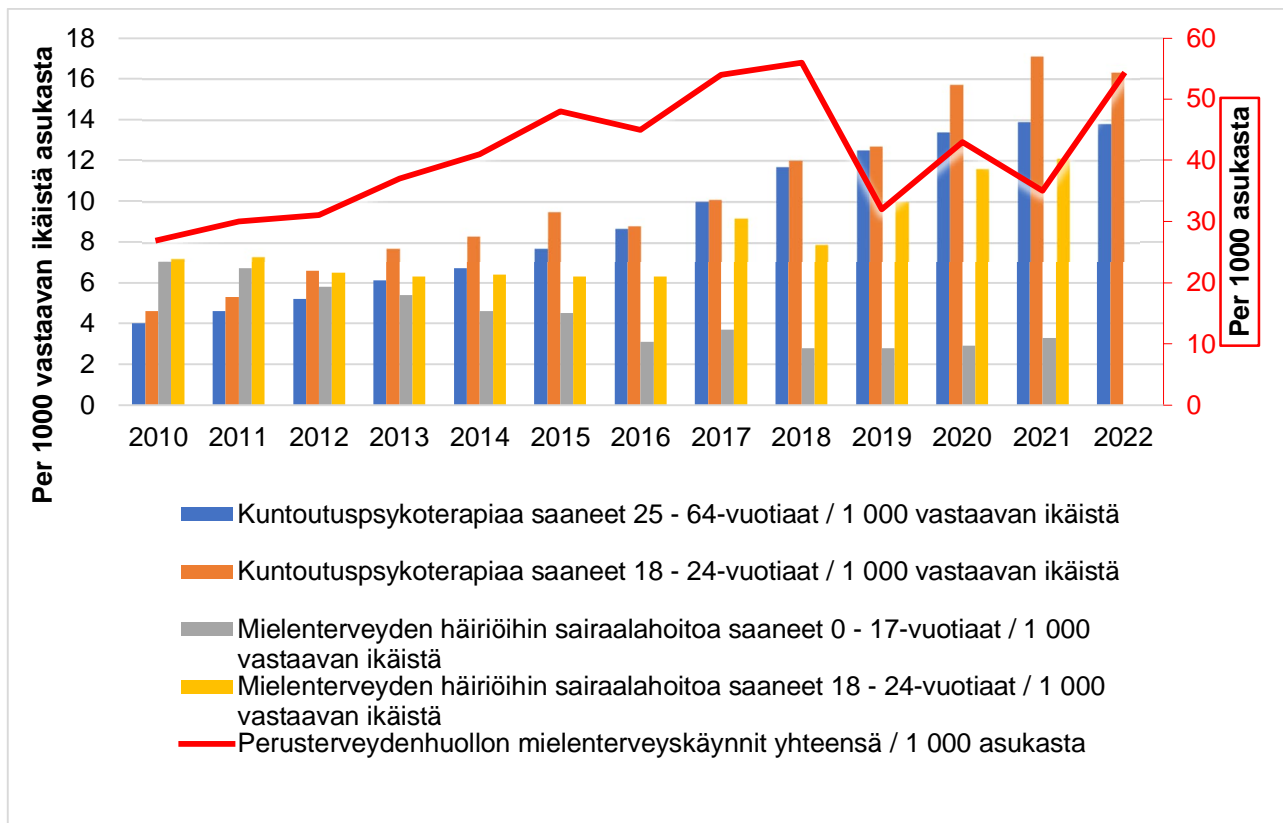
Kuvio 16: Alle 18-vuotiaiden mielenterveyden mittareita Vantaalla vuosilta 2002–2023. Vasemmalla y-akselilla Kouluterveyskyselyihin vastanneiden oppilaiden osuus, jotka ovat kokeneet koulukiusausta ja -uupumusta, ahdistuneisuutta sekä kokeneet terveydentilansa keskinkertaiseksi tai huonoksi. Oikealla y-akselilla kuvattuna alle 18-vuotiaiden psykiatrian avohoitokäynnit per 1000 kohde-ryhmän henkilöä.



Lähde: THL

Myös aikuisväestön mielenterveysongelmien hoitomäärät ovat olleet kasvusuunnassa 2010-luvulta lähtien. Kuntoutuspsykoterapiaa saaneiden määrä 18–64-vuotiaista on kasvanut 2010-luvun alun noin 4 henkilöstä per 1 000 vastaavan ikäistä asukasta, vajaan 14 henkilöön 18–24-vuotiaiden ryhmissä ja noin 16:sta 25–64-vuotiaiden ryhmissä. On huomattavaa, että kasvun syyhyn saattaa osittain vaikuttaa myös hoitoon hakeutumisen parempi yhteiskunnallinen hyväksyttävyyttä eikä vain lisääntyneet mielenterveysongelmat. Pitkäaikaisen Terve Suomi -kyselyn tulosten kehitys viittaa kuitenkin heikentyneeseen terveydentilaan aikuisväestössä. Yli 65-vuotiaiden väestöosassa kokemus omasta terveydestä on jatkuvasti parantunut viimeisen 10 vuoden ajan, mutta työikäisissä kehitys on ollut päinvastaista, ja vuodesta 2015 lähtien terveytensä huonoksi kokevien 20–64-vuotiaiden osuus on ollut nopeassa kasvussa. Vuonna 2020 terveytensä huonoksi kokevien osuus oli 36 prosenttia kyselyyn vastanneista, kun se vielä vuonna 2015 oli 28 prosenttia ja vuonna 2018 31 prosenttia.

Kuvio 17: Mielenterveyspalveluita käyttäneiden Vantaalaisten osuudet ja perusterveydenhuollon käynnit vuosilta 2010–2022

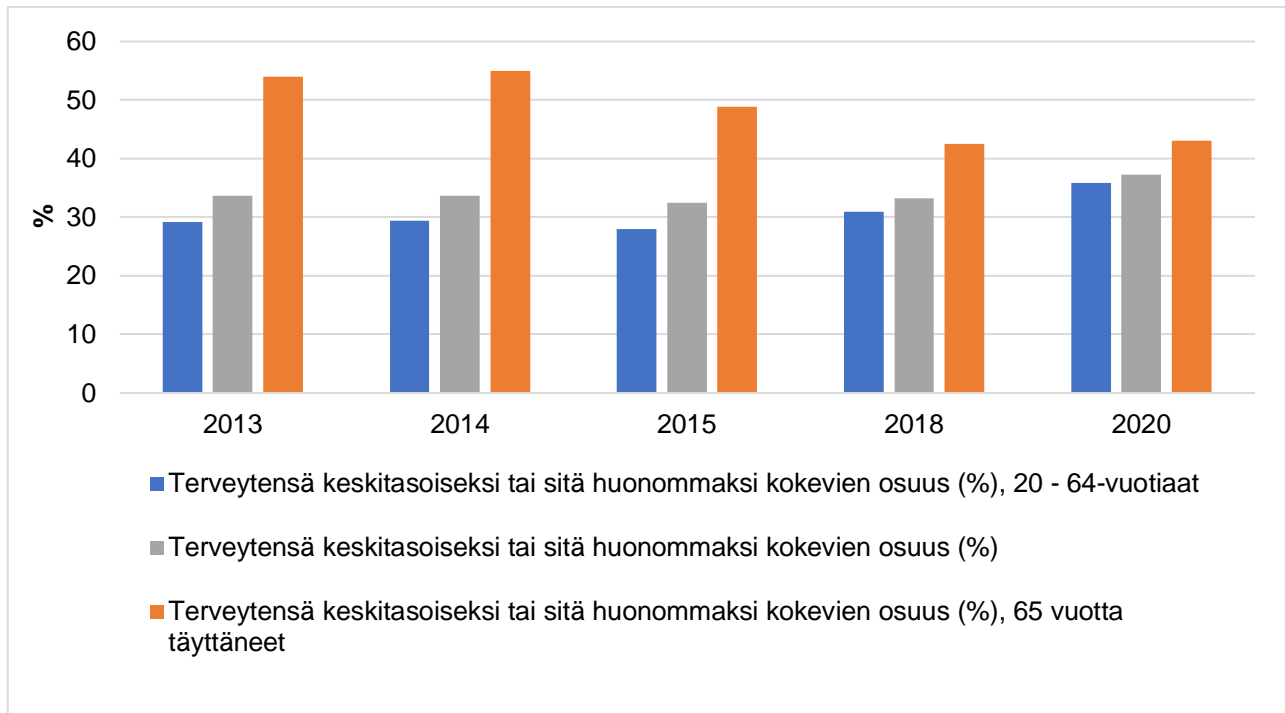


Lähde: THL

Koronapandemian myötä velkajärjestelyhakemusten lukumäärä on kääntynyt kasvuun useavuotisen laskun jälkeen. Vuonna 2022 velkajärjestelyjä jätettiin 168 kappaletta, joka on 2010-luvun 148 kappaletta keskiarvon yläpuolella. Taloudellisesti herkimmissä asemassa olevia ovat yleensä yksinhuoltajaperheet, joiden osuus lapsiperheistä kasvoi 27 prosenttiin vuonna 2022. Myös yksinasuvien osuus asuntokunnista on jatkanut kasvuaan ja yksinäiseksi itsensä kokevien osuus Vantaan väestössä kasvoi 14 prosenttiin vuonna 2020.

Vantaalaisten heikentyneestä hyvinvoinnin kokemuksesta huolimatta, mielenterveydestä johtuva työkyvyttömyys ei ole lisääntynyt viime vuosina, vaan jatkanut hitaasti laskevaa trendiä vuodesta 2006 lähtien.

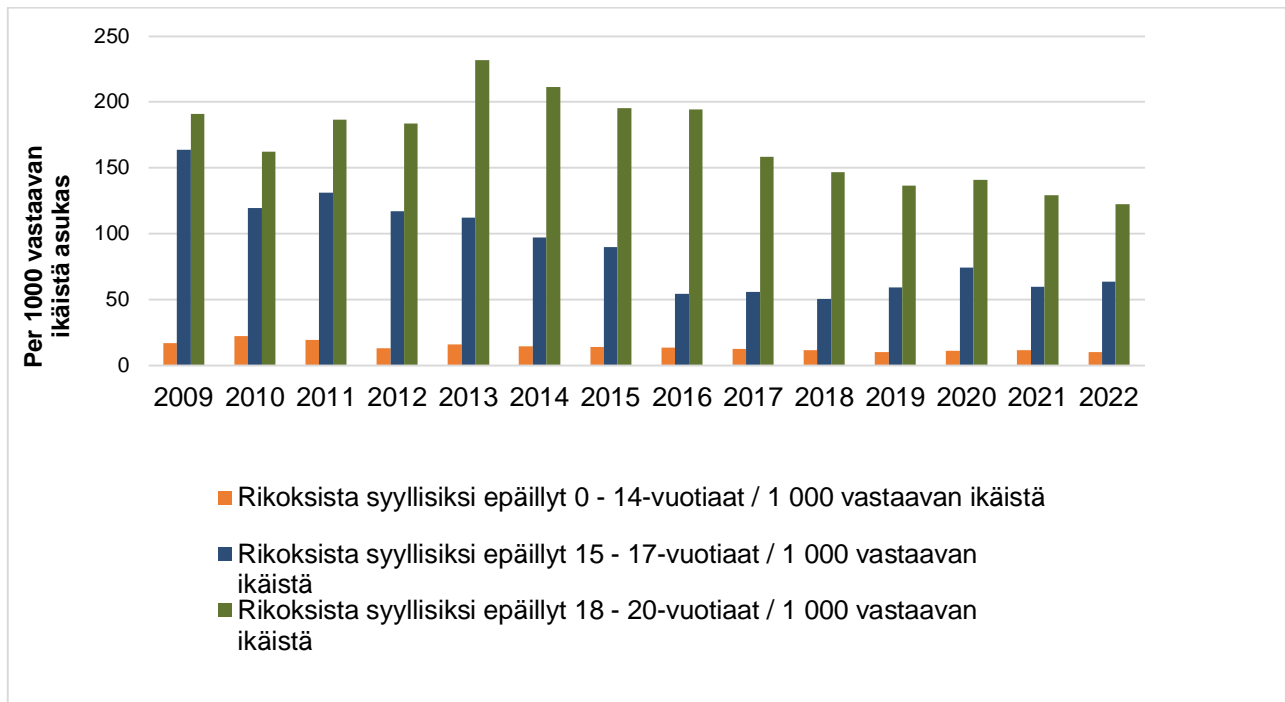
Kuvio 18: Yli 20-vuotiaiden Vantaalla asuvien Terve Suomi -kyselyyn vastanneiden terveystilakokemus vuosilta 2013–2020



Lähde: THL

Vantaan alueella tapahtuneiden rikosten nuorison rikollisuus ollut laskussa koko 2010-luvun

Kuvio 19: Rikoksista syyllisiksi epäiltyjen, alle 20-vuotiaiden suhde 1 000:ta vastaavan ikäistä Vantaalaista kohden vuosilta 2009–2022. Tilastossa sama henkilö voi esiintyä epäiltynä useita kertoja.

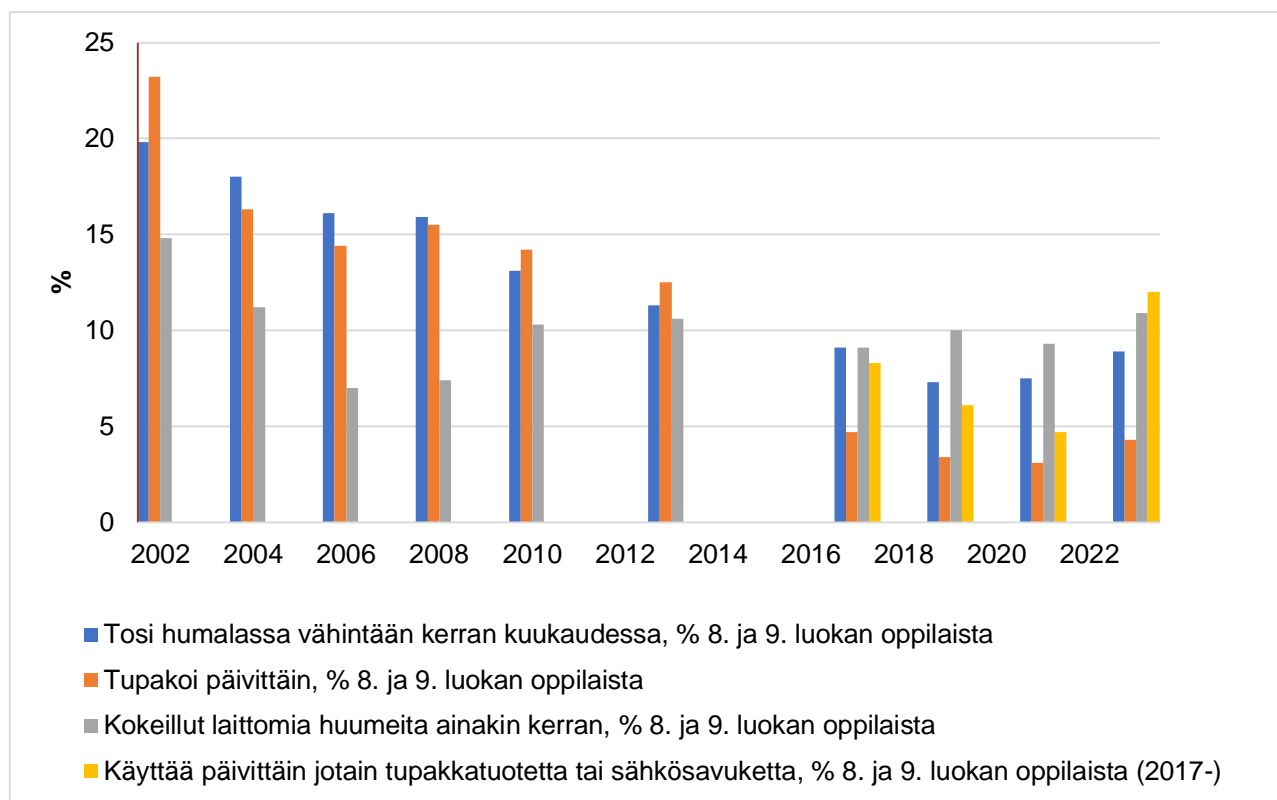


Lähde: THL

Vantaalla tapahtuneiden nuorisoriikosten määrät suhteessa 1000 vastaavan ikäiseen asukkaaseen, on ollut laskussa vuodesta 2013 alkaen (Kuva 18). Vain 15–17-vuotiaiden ikäluokissa rikoksista epäiltyjen määrä on kääntynyt kasvuun 2018 alkaen, kuitenkin ollen tällä hetkellä vain noin kolmasosa vuoden 2009 tasosta. Samaan aikaan poliisin tietoon tulleiden omaisuus-, huumausaine- ja henkeen ja terveyteen kohdistuneiden rikosten määrissä 1 000:ta asukasta kohden ei ole ollut trendiä havaittavissa suuntaan tai toiseen. On kuitenkin huomioitava, että tilastot kootaan rikoksen tapahtumapaikan mukaan, joten vantaalaisten nuorten osuutta pääkaupunkiseudun kasvaneeseen nuorisoriikollisuuteen ei ole tulkittavissa näistä tilastoista. Tilastot eivät myöskään kerro rikoksien tasosta ja vakavuudesta, eivätkä siten niistä aiheutuneesta mahdollisesta mainehaitasta, jolla saattaa olla vaikutuksia Vantaan houkuttelevuuteen asuinpaikkana sekä yritysten investointien määrään ja investointien jakautumiseen kaupunginosien välillä.

Päihteiden terveystaittoja ehkäisevien palvelujen käyttö vähentynyt. Hyvinvoinnin heikkene- misellä suora vaikutus talouteen

Kuvio 20: Nuorten päihteiden käyttö Vantaalla vuosina 2002–2023. Kouluterveyskyselyyn vastanneiden oppilaiden osuudet, jotka tupakoivat tai käyttivät muita tupakka-/sähkötupakkatuotteita päivittäin, ovat kokeilleet laittomia huumeita tai ovat olleet humalassa vähintään kerran kuukaudessa viimeisen vuoden aikana.



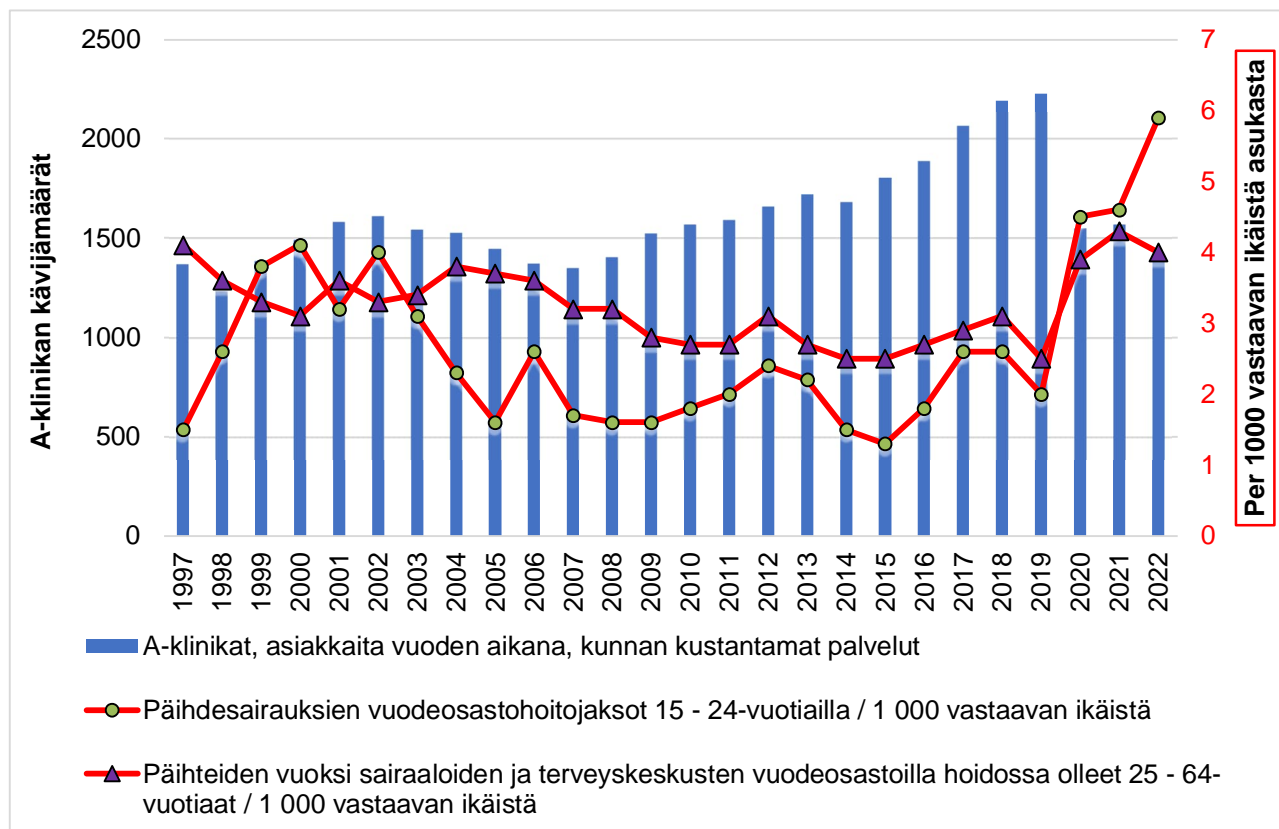
Lähde: THL

Nuorison humalahakuinen juominen on puolittunut 9 prosenttiin 2000-luvun alusta, jolloin liki 20 prosenttia 8. ja 9. luokan oppilaista kertoi olevansa humalassa vähintään kerran kuukaudessa. Alkoholien myyntitilastoista päätellen alkoholin kulutus on vähentynyt myös koko väestön osalta laskien vuoden 2007 9,6 litrasta 100 prosentista alkoholia vuodessa 6 litraan. Tilastoissa ei ole huomioitu Vantaan ulkopuolelta ostettuja alkoholijuomia. Myös tupakointi on vähentynyt nuorten keskuudessa noin viidesosaan 2000-luvun alkuvuosista, ollen vuonna 2023 4 prosenttia vastanneista. Sähkösavukkeiden käyttö sitä vastoin on yleistynyt nopeasti viimeisen vuoden aikana. Päivittäin tupakkatuotteita tai sähkösavukkeita käyttävien osuus nousi vuoden 2021 kyselyn 4 prosentista 12 prosenttiin vuonna 2023. Laittomia huumeita kokeilleiden osuus on pysynyt noin 10 prosentissa viimeisen vuosikymmenen ajan.

Nuorten ilmoittamasta päihteiden käytön vähenemisestä tai vähintään samalla tasolla pysymisestä huolimatta päihdesairauksien hoitotarpeen määrä on kasvanut 15–24-vuotiailla vuodesta 2020 alkaen huolestuttavasti. Sama kuvio toistuu myös aikuisväestön parissa. Koronapandemian myötä ehkäiseviin palveluihin hakeutuminen on vähentynyt. Esimerkiksi A-klinikoiden asiakasmäärät ovat vähentyneet noin neljäsosalla koronapandemiaa edeltävien vuosien tasosta. Ehkäiseviin hoitoihin hakeutumisen heikkeneminen ja omasta terveydestä huolehtiminen vaikuttaa heikentyneen koronapandemian myötä yleisestikin. Esimerkiksi suunterveydenhuollon käynnit vähentyivät koronan myötä yli kolmasosalla, eivätkä ole palautuneet aikaisemmalle tasolle. Hoitoon hakeutumisen väheneminen saattaakin selittää suuren osan nopeasta kasvusta päihdesairauksien vuodeosastohoitojen kasvussa, mutta todennäköisesti myös huumeiden helpottuneella saannilla ja uusilla huumeilla on ollut oma vaikutuksensa. Päihdesairauksien hoitomäärien tavoin myös työikäisten sairauspäivärahojen saaneiden määrä on kasvanut huolestuttavaa vauhtia vuodesta 2019 alkaen, ollen vuonna 2023 170 henkilöä per 1 000 vastaavan ikäistä asukasta 16–64-vuotiaista, kun vastaava henkilöluku vielä vuonna 2019 oli 80. Vantaalaisten heikentyneellä hyvinvoinnilla vaikuttaa olevan jo nyt reaaliaikaisia vaikutuksia.

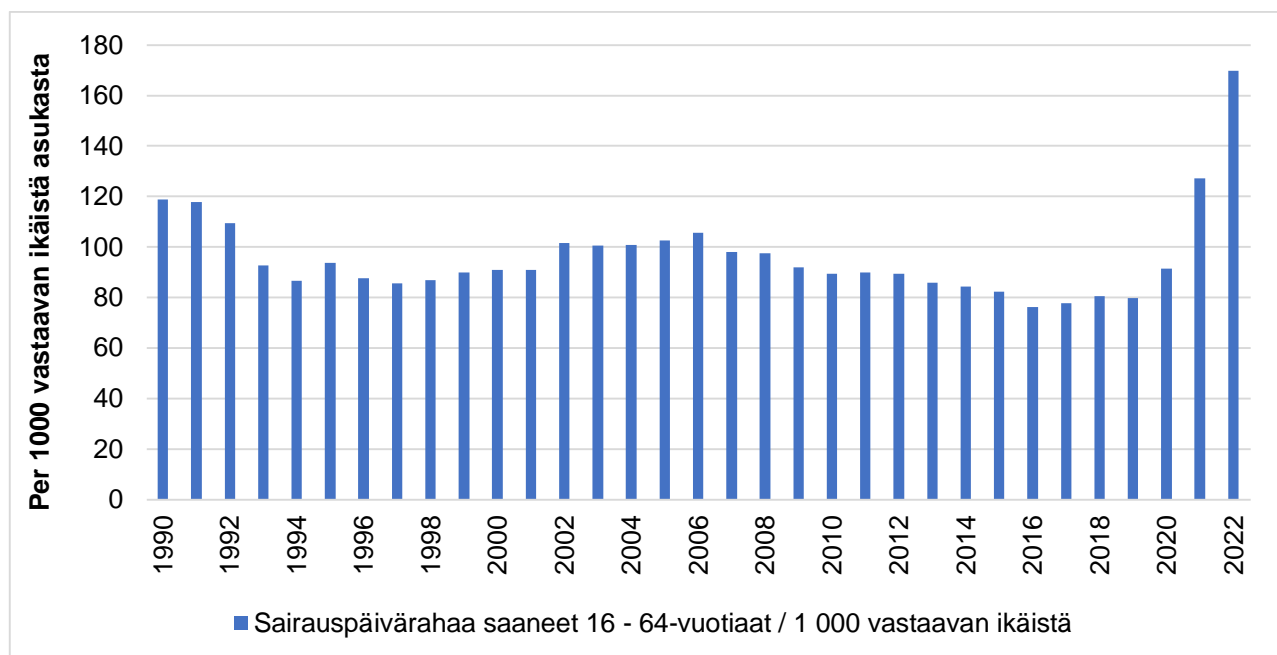
Terveiden kokemuksen nopea muutos on näkyvässä kaikissa ikäluokissa vuoden 2019 jälkeen. Uusimman vuoden 2023 kouluterveyskyselyn perusteella kehitys on jatkumassa saman suuntaisena. On siten odotettavissa, että mielenterveyteen sekä päihteiden käyttöön liittyvien palveluiden kysyntä kasvaa ja mahdollisesti ruuhkautuu hoidon tarpeen kasvaessa.

Kuvio 21: Päihteiden haittoja torjuvien ja hoitavien palveluiden käyttö Vantaalla vuosina 1997–2022. Vasemmalla y-akselilla kuvattuna A-klinikan asiakasmäärät vuosien aikana Vantaalla. Oikealla y-akselilla kuvattuna päihdesairauksia vuodeosastolla hoidettujen Vantaalaisten osuus 1000:ta vastaavan ikäistä kohden vuosilta 1997–2022.



Lähde: THL

Kuvio 22: Sairauspäivärahaa saaneiden 16–64-vuotiaiden osuudet 1 000:ta vastaavan ikäistä asukasta kohden vuosilta 1990–2022



Talouden kehitys

Talouskehitys epävarmaa

Suomen tulevaa talouskehitystä kuvaa epävarmuus. Lyhyellä aikavälillä on selvää, että Suomen talouskehitys on hidastumassa. Inflaatio on leikannut kotitalouksien ostovoimaa ja johtanut koronostoihin. Tämä taas on leikannut mm. rakentamista, muita investointeja ja kulutuskysyntää.

Valtiovarainministeriön ennusteen mukaan Suomen talous ei kasva vuonna 2023. Vuonna 2024 talouden ennustetaan kääntyvän 1,4 prosentin kasvuun. Valtiovarainministeriön ennuste olettaa inflaation hidastuvan nopeasti ja kuluttajahintaindeksin muutoksen laskevan alle 2 prosenttiin vuonna 2025. Palkankorotukset nostavat ostovoimaa ja ostovoiman parantumisen pitäisi kääntää yksityinen kulutus kasvuun vuonna 2024. Vuonna 2025 talous kasvaisi jo 1,9 prosenttia. Tätä nopeuttaisi viereään siirtymään tähtäävät investoinnit. Näihin luonnollisesti liittyy epävarmuuksia. Viitteitä on olemassa mm. siitä, että suurimmat investointipäätökset tuulivoimaan ovat tällä erää jo takana.

Taloukskasvun hidastuminen vaikuttaa työllisyyteen ainakin hidastamalla työllisyyden parantumista tai kasvattamalla hieman työttömyyttä. Kuitenkin työllisyyden parantumisen ennustetaan jatkuvan jo ensi vuonna ja työllisyysasteen (20–64-vuotiaat) nousevan lähelle 80 prosenttia vuonna 2025. Työllisyysaste olisi nousemassa historiallisen korkeaksi. Ennusteen haaste liittyy mm. asuntorakentamiseen. Rakentamisen ennustetaan laskevan voimakkaasti, mutta lasku voi olla ennustettuakin syvempi, jolloin se hidastaisi elpymistä. Taloudellisen pysähtymisen jääminen lyhyeksi edellyttää myös sitä, että inflaatio laskee nopeasti. Tämäkään ei ole varmaa. Rakenteellinen haaste on myös se, ettei euroalueen inflaatio välttämättä laske yhtä nopeasti kuin Suomen, jolloin korkojen laskuja ei ole odotettavissa Suomen talouden kannalta optimaaliseen tahtiin.

Suomen talous kehittyy tällä hetkellä muuta maailmaa hitaammin. Euroopan komission ennusteen mukaan EU-alue yltäisi 1,0 prosentin kasvuun vuonna 2023 ja 1,7 prosentin kasvuun vuonna 2024. Yhdysvaltojen keskuspankki ennusti kesällä USA:lle 1 prosentin kasvua. Kiinan kasvun ennustetaan olevan noin 5 prosenttia. Kiinan taloudessa on kasvavia riskejä johtuen mm. ylivelkaantumisesta ja työvoiman saatavuuden riittämisestä.

Yhdysvalloissa inflaatio oli 3,7 prosenttia elokuussa 2023. Yhdysvaltojen inflaatio oli lievässä nousussa edellisestä kuukaudesta polttoaineen hinnan nostamana. Kiinan inflaatio oli elokuussa painunut lähellä nollaa. Euroalueen inflaatio oli 5,3 prosenttia. Tämä on edelleen yli EKP:n tavoitteleman 2 prosentin inflaation. Kokonaisuudessaan näyttää siltä, että korkean inflaation jakso maailmassa on jäämässä lyhyeksi, mutta euroalueen inflaatio on muuta maailmaa korkeampi. Tämän takia korot säilynevät korkeina euroalueella vielä jonkin aikaa.

Maailmantalouden kehittymiseen tulee lähivuosina vaikuttamaan tekijät, joiden ennustaminen on haastavaa. Geopolitiikan rooli on korostunut uudelleen Venäjän hyökkäyssodasta lähtien. Tämän lisäksi tilanne Taiwanissa on jännittynyt. Vaikka suoralta sotilaalliselta konfliktilta vältyttäisiin, niin tällä on vaikutusta myös taloudellisiin suhteisiin. Geopolitiikan muutoksen ja koronakriisin opetusten takia eri talousalueet ovat alkaneet korostaa taloudellista omavaraisuutta. Tämä tarkoittaa sitä, että nopeimman globalisaation vaihe on ohi. Tämä luo luonnollisesti myös taloudellisia mahdollisuuksia. Myös EU:ssa joudutaan pohtimaan investointeja strategisesti merkittävälle aloille, kuten raaka-aineesiin, energiaan, mikrosiruihin ja esimerkiksi lääketeollisuuteen.

Julkisen talouden alijäämä alkaa taas kasvaa

Suomen julkinen talous kehittyi myönteisesti vuonna 2022. Tähän vaikutti mm. BKT:n nopea kasvu ja verotulojen nousu. Julkisen talouden velkasuhde pieneni tämän seurauksena. Julkisen velan suhde BKT:hen vuonna 2022 oli 71,7 prosenttia ja valtion velkasuhde 51,6 prosenttia.

Vuonna 2023 valtionvarainministeriö olettaa julkisen talouden alijäämän olevan 2,4 prosenttia ja valtiontalouden alijäämän 3,5 prosenttia suhteessa BKT:hen. Hitaan talouskasvun oloissa tämä kääntänee velkasuhteen verrattuna BKT:hen taas kasvuun. Vuoden 2024 valtion talousarvioesitys on 11,5 miljardia alijäämäinen, joten velkaantuminen tulee jatkumaan myös ensi vuonna.

Julkisen talouden alasektoreista suurinta alijäämää tekee valtionhallinto, mutta myös hyvinvointialueet ovat aloittaneet toimintansa alijäämäisinä, eikä alijäämä ole pienenemässä ennustejaksolla. Kuntahallinto pysyy koko ennustejakson lähellä tasapainoa, kun taas sosiaaliturvarahastot ovat ylijäämäisiä. Julkinen velkasuhde on alkanut jälleen kasvaa. Valtionhallinnon ja paikallishallinnon yhteenlaskettu mittava alijäämä, väestön ikääntyminen, sekä edelleen kasvavat velanhoitokustannukset pitävät velkasuhteen nousevalla uralla jatkossakin.

Hallituksen tavoitteena on, että julkisen talouden rahoitusasema kohenee siten, että julkisen talouden alijäämä on korkeintaan 1 prosentin suhteessa bruttokansantuotteeseen vaalikauden aikana eli vuoteen 2027 mennessä. Julkisen talouden tilanne on heikentynyt kesän ja alkusyksyn aikana. Päivittyneen talousennusteen perusteella 6 miljardin euron sopeutuskokonaisuuden toimeenpanon jälkeen hallitusohjelmaan kirjatusta 1 prosentista / BKT:n alijäämätavoitteesta jätetään arviolta 0,4 prosenttiyksikköä.

Viimeisen vuoden aikana yleinen korkotaso on noussut voimakkaasti keskuspankkien kiristettyä rahapolitiikkaa inflaation hidastamiseksi. Kehyskauden aikana lyhyiden korkojen ennakoitaan kääntävän laskuun ja pitkien korkojen pysyvän lähes ennallaan. Yleisen korkotason muutokset heijastuvat viiveellä valtion velanhoitomenoihin.

Tapahtunut korkotason nousun vaikutus ei ole vielä täysimääräisesti välittynyt valtion velanhoitomenoihin. Valtion korkomenojen ennustetaankin nousevan vuodelle 2023 ennakoidusta 2,3 miljardista eurosta kehyskauden lopulla noin 3,7 miljardiin euroon. Alijäämän supistuminen vähentää osaltaan korkomenoihin kohdistuvaa nousupainetta.

Kuntasektorin talouskehitys

Kuntien ja kuntayhtymien yhteenlaskettu tilikauden tulos oli noin 1,3 miljardia euroa positiivinen vuonna 2022. Omaisuuden myyntivoitot paransivat tilikauden tulosta lähes 900 milj. euroa. Yhteenlaskettu toimintakateen muutos oli 7,3 prosenttia negatiivinen ja vuosikate heikkeni 10,7 prosenttia.

Kunnissa ja kuntayhtymissä tehtiin investointeja 5,8 miljardilla eurolla. Kuntien ja kuntayhtymien lainakanta jatkoi kasvuaan ja oli vuoden 2022 lopussa noin 24,7 miljardia euroa, kasvua edelliseen vuoteen 560 milj. euroa.

Vuoden 2023 alusta sosiaali- ja terveydenhuollon sekä pelastustoimen tehtävät siirtyivät hyvinvointialueille ja niitä vastaava rahoitus valtiolle. Kuntahallinnon tehtävät painottuvat nykyisin lapsi- ja nuorisoiäluokkien tarvitsemien koulutus- ja varhaiskasvatuspalveluiden järjestämiseen, joiden yhteenlaskettu palvelutarve on laskeva. Useissa kunnissa mahdollisuudet kouluverkon sopeuttamiseen ovat kuitenkin rajalliset.

Kulutusmenoja vähentää vuonna 2023 monien hallituksen määräaikaisten toimien lakkaaminen hallituskauden päättyessä. Pääasiassa kuntahallinnon kulutusmenoja kasvattaa taloussuunnitelmavuosina kuitenkin hintojen kasvu, jota nostaa etenkin kunta-alalle sovitut ns. yleisen linjan ylittävät palkkorotukset. Palkkaratkaisusta huolimatta työikäisen väestön määrän väheneminen ja työvoiman saatavuusongelmat haastavat myös kunta-alaa, jossa eläköityminen on voimakasta. Osaajapulaa on mm. sivistystoimessa sekä teknisessä toimessa, mikä vaikeuttaa jo nyt palvelujen järjestämistä ja hankkeiden toteuttamista.

Vuonna 2025 työ- ja elinkeinopalvelut siirretään kuntien vastuulle ja samalla kuntien rahoitusvastuuta työttömyysetuuksista laajennetaan koskemaan työmarkkinatuen lisäksi myös perus- ja ansio-päivärahaa. Muutos lisää kuntatalouden menoja vajaalla miljardilla eurolla vuoden 2025 tasolla, mutta kuntien valtionosuuksia lisätään siirtyviä kustannuksia vastaavasti. Uudistuksen myötä kuntien henkilöstömäärä kasvaa noin neljällä tuhannella henkilötyövuodella. Yleisellä työllisyyskehityksellä on uudistuksen jälkeen entistä suurempi vaikutus kuntien talouteen.

Kuntahallinnon investointipaineiden arvioidaan pysyvän mittavina jatkossakin muun muassa korjausvelan ja väestön muuttoliikkeen vuoksi. Lisäksi Venäjän hyökkäyssota on osaltaan vauhdittanut merkittävästi kuntien vihreää siirtymää ja tiukentanut siihen liittyviä tavoitteita. Investointien oletetaan palaavan kasvu-uralle vuoden 2023 jälkeen. Rahoituskustannusten nousu ja työvoimapula voivat kuitenkin lykätä investointeja eteenpäin tai estää niiden toteutumisen. Kuntahallinnon paheneva työvoimapula voi myös tuoda yllätyksiä joko palvelujen saatavuuden tai niiden ennakoitua nopeamman kustannusten nousun muodossa.

Kuntahallinnon rahoitusaseman arvioidaan olevan likimain tasapainossa vuonna 2023, mutta alijäämä alkaa kasvaa jo vuonna 2024 menojen kasvaessa tuloja nopeammin. Ennusteen mukaan kuntahallinnon alijäämä tasaantuu 0,2 prosenttiin suhteessa bruttokansantuotteeseen vuosina 2025–2027.

Muutokset veroperusteissa ja valtionosuuksissa

Valtiovarainministeriön 28.8.2023 antaman ehdotuksen vuoden 2024 talousarvioksi mukaan ansiotuloveroperusteisiin tehdään indeksitarkistus kaikilla tulotasoilla. Lisäksi työn verotusta kevennetään painottaen pieni- ja keskituloisia. Verotuloja kasvattavat valtion tuloveroasteikon ylimmän portaan 2 prosenttiyksikön määräaikaisen korotuksen jatko ja matkakuluvähennyksen omavastuun korotus. Verotuloja lisää myös ikään perustuvan korotetun työtulovähennyksen uudelleenkohdennus. Verotuloja vähentää kotitalousvähennyksen tilapäisen korotuksen jatkaminen, osakesäästötilin enimmäistalletusmäärän nostaminen sekä maatalouden tasausvarauksen korottaminen. Veroperuste-
muutosten nettovaikutuksen arvioidaan vähentävän kuntien verotuloja 12 milj. eurolla vuonna 2024, jotka tullaan kompensoimaan kunnille osana valtionosuuksia.

Hallituksen syyskuisen budjettiriihen linjausten mukaan yleisen kiinteistöveroprosentin alarajaa korotetaan maapohjien osalta 1,3 prosenttiin vuonna 2024. Korotus vaikuttaa niiden 245 kunnan verotukseen, joilla yleinen kiinteistöveroprosentti on tällä hetkellä tätä alempi, lisäten maapohjasta kerätyjä kiinteistöverotuloja näillä kunnilla.

Hallituksen syyskuisen budjettiriihen linjausten mukaan kunnan peruspalvelujen valtionosuus on vuonna 2024 noin 2,5 mrd. euroa. Valtionosuus laskee vuoden 2023 varsinaiseen talousarvioon

verrattuna noin 290 milj. eurolla. Muutos johtuu pääosin vuonna 2023 voimaan tulleesta hyvinvointialueuudistuksesta. Sosiaali- ja terveydenhuollon ja pelastustoimen tehtävien järjestämisvastuu on siirtynyt kunnilta hyvinvointialueille vuoden 2023 alussa. Kunnilta hyvinvointialueille siirtyvät kustannukset ja rahoitus tarkistetaan vuoden 2024 talousarviossa vastaamaan kuntien vuoden 2022 tilinpäätösten mukaisia hyvinvointialueille siirtyneitä kustannuksia ja tuloja. Siirtolaskelman tarkistamisen perusteella kunnan peruspalvelujen valtionosuudesta siirretään vuodesta 2024 alkaen hyvinvointialueiden rahoitukseen noin 97 milj. euroa. Kunnan peruspalvelujen valtionosuuteen kohdistetaan lisäksi 64 milj. euron pysyvä vähennys liittyen kuntien verotuskustannusten alenemiseen soteuudistuksen yhteydessä. Lisäksi siirtyvien kustannusten ja rahoituksen vuoden 2023 erotus korjataan jälkikäteen tekemällä kunnan peruspalvelujen valtionosuuteen noin 81 milj. euron määräaikainen vähennys vuosina 2024 ja 2025.

Valtionosuuden tasossa on vuonna 2024 huomioitu uusina ja laajenevina tehtävinä 4,1 milj. euroa liittyen B1-kielen opetuksen lisäämiseen yhdellä vuosiviikkotunnilla, 4,7 milj. euroa liittyen sitouttavaan koulu yhteisötyöhön sekä 0,5 milj. euroa liittyen oppivelvollisuuden laajentamiseen. Lisäksi valtionosuuden tasossa on otettu huomioon vähennyksenä 0,3 milj. euroa varhaiskasvatuksen tasa-arvo- ja yhdenvertaisuussuunnitelmiin liittyen.

Vuonna 2024 peruspalvelujen valtionosuuden indeksikorotus lisää valtionosuutta 53 milj. euroa. Hallitusohjelman mukaisesti peruspalvelujen valtionosuuden indeksikorotukseen tehdään yhtä prosenttiyksikköä vastaava vähennys vuosina 2024—2027. Vuonna 2024 vähennys pienentää valtionosuutta noin 24 milj. euroa.

Kuntien peruspalvelujen valtionosuusprosentti laskee 22,09 prosentista 21,92 prosenttiin vuonna 2024. Muutoksessa on otettu huomioon lisäyksenä 0,07 prosenttiyksikköä liittyen uusien ja laajenevien tehtävien toteuttamiseen siten, että valtionosuus on kattaa ne 100 prosenttisesti. Indeksissäätö puolestaan alentaa valtionosuusprosenttia 0,24 prosenttiyksikköä.

Valtion ja kuntien välistä kustannustenjaon tarkistusta ei oteta huomioon vuonna 2024, sillä hyvinvointialueuudistuksen yhteydessä peruspalvelujen valtionosuuslakiin tehdyn siirtymäsäännöksen mukaan kustannustenjaon tarkistus tehdään seuraavan kerran vasta valtion vuoden 2025 talousarvion yhteydessä.

Valtion korvaus kunnille veroperustemuutoksista aiheutuvista verotulojen menetyksistä on vuonna 2024 yhteensä noin 863 milj. euroa. Valtion vuoden 2023 varsinaiseen talousarvioon verrattuna korvausten määrä nousee noin 12 milj. eurolla.

Muutokset palveluita koskevassa lainsäädännössä, rahoituksessa ja maksuperusteissa

Valtiovarainministeriön ehdotuksessa vuoden 2024 talousarvioksi varhaiskasvatuksen sekä esi- ja perusopetuksen koulutuksellista tasa-arvoa edistäviin toimenpiteisiin varataan valtionavustusta noin 65 milj. euroa, jossa on 50 milj. euron lisäys.

Hallituksen syyskuisen budjettiriihen linjausten mukaan vuonna 2024 peruskoulutuksen rahoitusta nostetaan 50 milj. eurolla. Lisäksi panostetaan ruotsin- ja saamenkielisten oppimateriaalien saatuuteen.

Oppimisen tuen järjestelmän kehittämiseen kohdennetaan 10 milj. euron lisämääräraha toisen asteen koulutukseen.

Voimavaroja suunnataan sisäiseen turvallisuuteen ja erityisesti nuoriso- ja jengirikollisuuden ennaltaehkäisyyn ja torjuntaan. Poliisin ja muiden valtion organisaatioiden määrärahojen noston lisäksi nuorisorikollisuuden ennaltaehkäisyyn suunnataan hankerahoitusta, myös huumevalistuksen osalta resursseja lisätään. Hallitus kohdistaa rahoitusta myös kouluissa ja oppilaitoksissa tehtävään nuorisotyöhön, jolla on tärkeä ennaltaehkäisevä rooli.

Suomi Liikkeelle -ohjelman toteuttamiseen osoitetaan vuosittain 20 milj. euroa.

Korkeakoulujen aloituspaikkojen lisäämiseen kohdennetaan 11,7 milj. euroa vuonna 2024.

Vantaan talouskehitys

Vantaalla laadittiin ja hyväksyttiin vuoden 2021 alussa tuottavuus- ja kasvuohjelma vuosille 2021–2025, jonka tavoitteena on parantaa kaupungin taloustilannetta siten, että vuonna 2023 käyttötalous olisi tasapainossa ja tilikausi ylijäämäinen. Tavoitteena on nostaa vuosikatetta vuosittain siten, että vuonna 2025 se olisi vähintään 130 milj. euroa.

Yleisen talousympäristön suhdanteiden heikkeneminen näkyy myös kaupungin taloudessa. Toisen osavuositarkastuksen mukaan kaupungin toimintatuottojen ennustetaan vuonna 2023 alittavan talousarvion noin 14,7 milj. eurolla. Maanmyyntivoittotavoite alittunee noin 24,5 milj. euroa johtuen erityisesti asuntotonttien vähentyneestä kysynnästä. Ukrainan sodasta, rakennuskustannusten ja korkojen noususta, inflaatiosta sekä kuluttajien luottamuksen heikentymisestä aiheutuva epävarma markkinatilanne on johtanut siihen, että asuntokysyntä on vähentynyt merkittävästi. Toimintamenojen ennustetaan ylittävän talousarvion noin 20,5 milj. eurolla. Kasvatuksen ja oppimisen toimialan työvoiman vuokrausmenot sekä palvelusetelimenot varhaiskasvatuksessa ovat kasvaneet talousarviota voimakkaammin. Työmarkkinatuen kuntaosuuden arvioidaan ylittävän talousarvion 5 milj. eurolla, koska pitkäaikaistyöttömyys on edelleen korkealla tasolla. Kaupunkiympäristön toimialalla suurimmat ylitykset ovat katujen ja puistojen rakentamisessa ja kunnossapidossa, mutta myös kiinteistönhoidossa sekä lämmitys- ja sähkökustannuksissa arvioidaan ylitystä. Toimintakatteen ennustetaan siten toteutuvan noin 35,2 milj. euroa talousarviossa oletettua negatiivisemmin.

Kuntatalouden historian suurin muutos astui voimaan 1.1.2023, kun hyvinvointialueet aloittivat toimintansa. Tämä vaikutti suuresti niin kaupungin menoihin kuin tuloihinkin. Tuloihin vaikutus kohdistui lähinnä kunnallisveroprosenttileikkauksen, yhteisöveron jako-osuuden leikkauksen sekä valtionosuusleikkauksen muodossa. Hyvinvointialueuudistukseen liittyvien veroleikkausten vuoksi verotulot laskivat talousarviossa 49 prosenttia vuoteen 2022 verrattuna. Vuonna 2023 laskua hieman lievittää se, että kunnat saavat vielä ns. verohäntiä, eli verotuloja kertyy osittain vanhan vuoden 2022 kunnallisveroprosentin mukaisesti ja yhteisöveroja vanhalla kuntien jako-osuudella. Vuonna 2023 verotulojen ennustetaan ylittävän talousarvion noin 28,4 milj. eurolla. Verotuloissa positiivinen kehitys talousarvioon nähden näkyy kaikissa verotulolajeissa. Kunnallisveron arvioidaan ylittävän talousarvion noin 4,1 prosentilla, kiinteistöveron noin 4,2 prosentilla ja yhteisöveron noin 7,6 prosentilla.

Hyvinvointialueuudistus vaikutti myös valtionosuuksiin. Vuoden 2023 toisen osavuositarkastuksen mukaan valtionosuustulojen arvioidaan tippuvan vuodesta 2022 lähes 110 milj. eurolla eli 38,2 prosentilla. Vuonna 2023 valtionosuuksien arvioidaan alittavan talousarvion noin 3,3 milj. eurolla, eli 1,8 prosentilla.

Korkomenojen ennustetaan ylittävän talousarvion noin 2,1 milj. eurolla. Korkotaso on lähtenyt voimakkaaseen nousuun, mutta lainasalkun korkean suojausasteen vuoksi korkomenot ovat vielä maltilliset. Korkotulojen ennustetaan ylittävän talousarvion 5,3 milj. eurolla. Vuosikatteeksi ennustetaan noin 151,5 milj. euroa, mikä on noin 6,9 milj. euroa talousarviossa ennakoitua heikompi. Poistojen ja arvonalentumisten ennustetaan toteutuvan talousarvion mukaisesti. Ennusteen mukaan vuoden 2023 tilikauden tulokseksi olisi tulossa 40,7 milj. euroa, kun talousarvio 2023 päättyi 47,5 milj. euron tulokseen. Vuoden 2023 edelleen vahva tulos selittyy pääosin ns. verohännillä, jotka ovat kertaluonteista pääosin vuodelle 2023 kohdistuvaa tuloa.

Vuonna 2024 verotulokertymän arvioidaan olevan vuotta 2023 heikompi, kun verohännät pääosin poistuvat. Vuonna 2024 kaupungin kunnallisverotuoton arvioidaan laskevan 5,4 prosenttia vuoden 2023 ennusteeseen nähden. Suunnitelmakaudelle 2025–2027 arvioidaan noin 2,9–6,0 prosentin kunnallisveron kasvua. Yhteisöverotuoton arvioidaan vuonna 2024 laskevan 9,2 prosenttia vuoden 2023 ennusteeseen nähden, johtuen sekin ns. verohännistä. Tuleville vuosille arvioidaan 2,3–6,8 prosentin nousua. Kiinteistöverotuottoon hyvinvointialueuudistus ei vaikuta ja sen arvioidaankin kasvavan vuonna 2024 noin 4,8 prosenttia edelliseen vuoteen verrattuna. Kiinteistöveron tulevien vuosien kasvun arvioidaan olevan noin 1,7–2,5 prosenttia. Hallituksen syyskuisen budjettiriihen linjausten mukaan yleisen kiinteistöveroprosentin alarajaa korotetaan maapohjien osalta 1,30 prosenttiin vuonna 2024. Tämä huomioidaan talousarviossa, mikäli lainsäädäntö etenee. Sen eurovaikutukset

ovat kuitenkin rajalliset, koska Vantaan yleinen kiinteistöprosentti on 1,28, joka on hyvin lähellä suunniteltua uutta maapohjan kiinteistöveron alarajaa 1,30.

Valtionosuuksien arvioidaan kasvavan vuonna 2024 noin 2,4 prosenttia vuoteen 2023 verrattuna. Valtio tarkastaa vielä syksyllä 2023 hyvinvointialueuudistukseen liittyviä siirtolaskelmia, jotka voivat vaikuttaa kaupungin vuoden 2024 lopulliseen valtionosuuskertymään. Vuoden 2025 alusta voimaan astuu seuraava suuri uudistus, TE-palvelut 2024. TE2024-uudistuksessa työllisyys- ja elinvoimapalveluiden järjestämisvastuu siirtyy TE2024- ja Koto2024-lakien perusteella pysyvästi kuntien tehtäväksi 1.1.2025 alkaen. Valtio korvaa tästä muutoksesta kunnille aiheutuvat menot peruspalveluiden valtionosuuksina, joten vuoden 2025 arvioitu valtionosuuksien kasvu on 31,3 prosenttia. Valtio tarkastaa seuraavan kerran uudistukseen liittyviä laskelmia syksyllä 2023 ja muutosta valmistellaan vuoden 2024 aikana. Tulevien vuosien muun valtionosuuskertymän arvioidaan kasvavan vuosittain 2,0–2,9 prosentilla.

Vuosikate on vuoden 2024 talousarviossa 111,0 milj. euroa, tilikauden tulos -4,8 milj. euroa ja tilikauden alijäämä -3,5 milj. euroa. Rakentamisen voimakas lasku vaikuttaa lyhyellä aikavälillä negatiivisesti kaupungin saamiin maanmyyntituloihin ja yleinen talouden laskusuhdanne hillitsee verotulojen kasvua.

Vuonna 2024 kaupunki investoi noin 157 milj. euroa mm. päiväkotien ja koulujen rakentamiseen, rakennusten peruskorjauksiin, kunnallistekniikan rakentamiseen sekä Vantaan ratikan suunnitteluun ja rakentamisen aloittamiseen. Kaupungin kokonaisinvestoinnit vuonna 2024 ovat noin 198,3 milj. euroa ja investointiosan netto -192,3 milj. euroa. Vuonna 2024 vuosikate ei riitä kattamaan kasvanutta investointimäärää ja kaupungin lainamäärää varaudutaan kasvattamaan 89,7 milj. euron nettolainanoton enimmäisvarauksella. Lainavarausta kasvattaa erityisesti kaupungin perusinvestointien kasvu, Vantaan ratikan investointi sekä maanmyyntitulojen väliaikainen lasku. Vantaa on kyennyt seitsemän vuoden aikana vähentämään velkojaan 300 miljoonaa euroa ja on nykyisin yksi vähiten velkaisista suurista kaupungeista. Tämä antaa mahdollisuuden nostaa kaupungin investointitasoa taloussuunnitelmakauden aikana.

Tuottavuus- ja kasvuohjelman vuoden 2025 vuosikatteen tavoitetaso määriteltiin siten, että kaupungin perusinvestoinnit ilman ratikkaa voitaisiin toteuttaa ilman nettolainanoton kasvua. Kohonneet rakennuskustannukset ja perusinvestointien määrän ennakoitua suurempi nousu edellyttävät kuitenkin vuosittaista vuosikatteen kasvattamista, jotta tavoitetta kohti voidaan edetä taloussuunnitelmakaudella.

Vantaan henkilöstömäärän kehitys

Kaupungin henkilöstömäärä on jatkanut kasvamistaan. Keskeisimmin kasvuun vaikuttaa lakisääteistä tehtävistä huolehtiminen sekä lainsäädännöstä tulevat uudet velvoitteet ja palveluiden tuotantotapa.

Taulukko 1. Henkilöstömäärän kehittyminen

Henkilöstösuunnitelma	TP 2022	KS 2023	TA 2024
Kasvatus ja oppiminen	5 695	5 441	5 640
Kaupunkikulttuuri ja hyvinvointi	732	895	931
Kaupunkiympäristö	620	707	719
Kaupunkistrategia ja johto	555	485	489
Yhteensä	7 602	7 528	7 779

Taulukko 2. Eläkepoistuma Vantaalla

Vuodet	Eläkepoistuma (%)
2024–2028	14 %
2024–2032	23 %
2024–2036	35 %

Vuonna 2022 Vantaan kaupungin henkilöstö eläköityi keskimäärin 63,6 vuoden iässä, joka on kaksi kuukautta myöhemmin kuin edellisenä vuonna.

Kaupungin toimitilamäärän kehitys

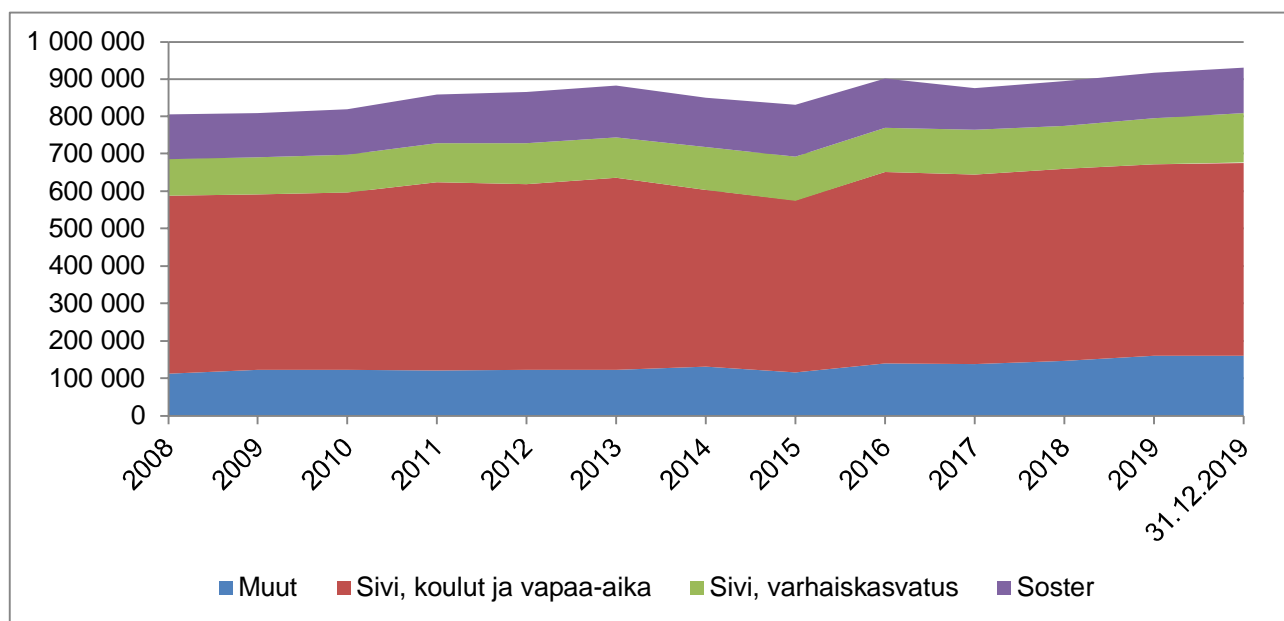
Alla olevista kuvista selviää:

- Kaupungin tilamäärän kehitys toimialoittain investointiohjelman mukaisesti
- kaupungin toimitilamäärän kehitys suhteutettuna väestönkehitykseen

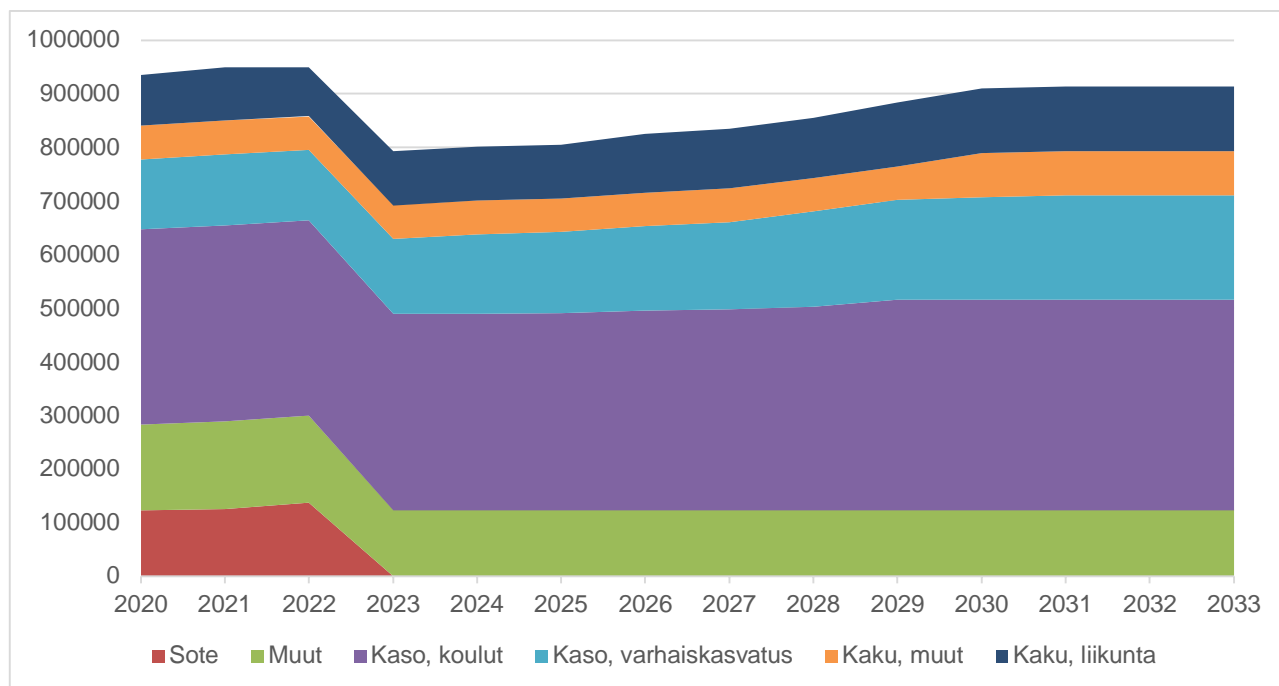
Kaupungin toimitilamäärä laski vuosien 2013–2015 aikana johtuen huonokuntoisten rakennusten purkamisista, kiinteistöjen myynneistä ja vuokratiloista luopumisista. VTK Kiinteistöt Oy:n kiinteistöjen liikuntatilat siirtyivät vuoden 2015 aikana tilakeskuksen hallintaan ja näkyvät kuviossa vuodesta 2016 alkaen. Toimitilamäärän lasku vuosina 2016–2018 on johtunut muun muassa huonokuntoisten koulujen ja päiväkotien purkamisista.

Kaupungin toimitilamäärän kehitys esitetään vuosille 2020–2033 Vantaan organisaatiomuutoksen myötä 1.1.2020 voimaan tulleen toimialarakenteen mukaisesti. Kaupungin palvelukykyä lisäävät investoinnit kohdistuvat suurimmalta osin edelleen päiväkotien ja koulujen rakentamiseen. Tilojen käytön tehokkuutta on kasvatettu edelleen. Suunnitelman toteuttaminen edellyttää onnistumista palveluverkkosuunnittelussa sekä tilojen käytön optimoinnissa. Vuoden 2023 alusta uudet hyvinvointialueet aloittivat toimintansa. Tämän vuoksi sosiaali- ja terveydenhuollon, suun terveydenhuollon sekä pelastustoimen tilat poistuvat kaupungin toimitilamäärästä. Lisäksi poistuu yksittäisiä toimintoja, kuten opiskeluhoito ja kuntouttava työtoiminta.

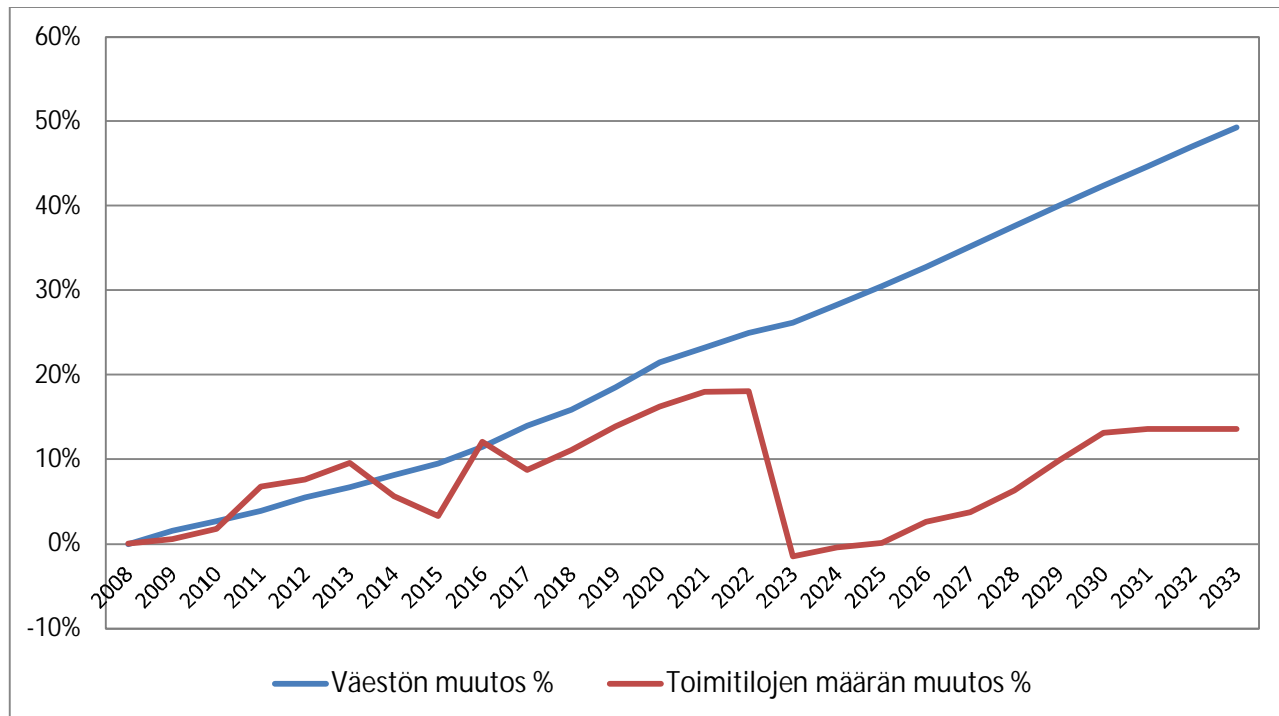
Kuvio 23: Toimitilojen brm² kehitys 2008–2019



Ei sisällä uusien/tulevien vuokrattavien tilojen brm² eikä konserniyhtiöiden rakentamia brm². Tulevia rakennusten purkamisia ei ole huomioitu. Lähde: Tilakeskus

Kuvio 24: Toimitilojen brm² kehitys 2020–2033

Ei sisällä uusien/tulevien vuokrattavien tilojen brm² eikä konserniyhtiöiden rakentamia brm². Tulevia rakennusten purkamisia ei ole huomioitu. Vuoden 2023 alusta poistettu sosiaali- ja terveydenhuollon, suun terveydenhuollon, pelastustoimen, opiskeluhoollon sekä kuntouttavan työtoiminnan tilat. Lähde: Tilakeskus

Kuvio 25: Toimitilamäärän kehitys suhteutettuna väestönkehitykseen 2008–2033

Ei sisällä uusien/tulevien vuokrattavien tilojen brm² eikä konserniyhtiöiden rakentamia brm². Tulevia rakennusten purkamisia ei ole huomioitu. Vuoden 2023 alusta poistettu sosiaali- ja terveydenhuollon, suun terveydenhuollon, pelastustoimen, opiskeluhoollon sekä kuntouttavan työtoiminnan tilat. Lähde: Tilakeskus

Väestön kehitys ikäryhmittäin

31.12.	2022	2023	2024	2025	2026	2032
Vantaa yhteensä	242 819	246 984	251 235	255 571	260 256	287 412
Varhaiskasvatuksen ikäryhmät						
10kk- 6 v	15 921	15 850	15 972	16 183	16 516	18 055
10kk- 2 v	5 603	5 706	5 674	5 895	5 989	6 447
0	2 498	2 669	2 707	2 742	2 778	2 987
1–2	5 187	5 261	5 222	5 438	5 526	5 949
3–5	7 649	7 517	7 721	7 778	8 036	8 747
6	2 669	2 628	2 577	2 510	2 491	2 861
1–6	15 505	15 405	15 521	15 726	16 053	17 557
Perusopetuksen ikäryhmät						
7–12	16 734	16 737	16 700	16 644	16 388	16 712
13–15	8 425	8 650	8 764	8 722	8 776	8 339
7–15	25 159	25 386	25 464	25 365	25 164	25 051
Nuorisopalvelujen ikäryhmät						
8–12	14 078	14 044	14 050	14 047	13 857	13 869
13–17	13 894	14 296	14 464	14 605	14 784	14 246
18–28	34 410	34 464	34 795	35 286	35 946	40 554
8–28	62 382	62 805	63 309	63 937	64 588	68 669
16–18	8 201	8 329	8 599	8 743	8 963	9 018
16–24	25 383	25 722	26 087	26 740	27 632	30 124
16–28	39 879	40 111	40 495	41 169	41 955	46 461
Vanhus- ja vammaispalvelujen ikäryhmät						
64+	40 389	41 194	41 967	42 822	43 725	49 536
75+	17 243	18 283	19 216	19 932	20 580	23 851
85+	3 805	4 049	4 316	4 510	4 966	7 550
65–74	20 892	20 531	20 377	20 428	20 621	23 009
75–85	14 106	14 981	15 697	16 170	16 648	17 715

Lähde: Tilastokeskus (vuosi 2022) ja Vantaan väestöennuste 2023 (vuodet 2023–2032)

Vantaan kaupungin sitovat tavoitteet vuodelle 2024

Kaupunkistrategiaa 2022–2025 toteutetaan valtuustotasoisien sitovien tavoitteiden sekä toimialojen tavoitteiden ja tulokorttien kautta. Sitovat tavoitteet ovat Kuntalain 110 §:n mukaisia toiminnallisia ja taloudellisia tavoitteita. Sitovat tavoitteet edistävät valtuustokauden strategisten tavoitteiden toteutumista. Kaikista strategisista tavoitteista ei johdeta kaupunkitason sitovia tavoitteita valtuustokauden jokaiselle vuodelle, mutta näitäkin tavoitteita toteutetaan toimialojen ja palvelualueiden tavoitteiden ja tulokorttien kautta. Sitovien tavoitteiden toteutumista seurataan kolme kertaa vuodessa osavuosisikastausten ja tilinpäätöksen yhteydessä. Tavoite-esitykset vuodelle 2024 ovat olleet käsiteltävinä kaupunginvaltuuston seminaarissa 11.–12.5.2023. Kaupungin johtoryhmä on toimialojen valmisteluun perustuen tarkistanut talousarvion valmistelun yhteydessä sitovat tavoitteet, niiden mittarit ja tavoitetasot sekä arvioinut tavoitteiden toteutumista uhkaavat merkittävät riskit.

Esitys sitovaksi tavoitteeksi 2024	Esitys sitovan tavoitteen mittariksi	Esitys mittarin lähtötasoksi, v:n 2022 loppu	Esitys mittarin tavoitetasoksi 2024	Merkittävimmät tavoitteiden toteutumista uhkaavat riskit
Taloudellisesti kestävä ja elinvoimainen kaupunki				
Valtuustokauden tavoite 1. Varmistetaan pitkäjänteisesti taloudellisesti vahva kaupunki ja kaupunkikonserni				
1.1 Käyttötalouden menokehitys toteutuu hallitusti	Toimintakateen muutos-%	Toimintakate heikkeni 11,9 %	Talousarvion 2024 mukainen, -6,7 % vrt. TA 2023	Lisääntyvät velvoitteet, palvelutarpeen kasvu, taloudellisen toimintaympäristön heikkeneminen.
1.2 Tuottavuus- ja kasvuohjelma toteutuu suunnitellusti	Vuosikateen toteutuminen kaupungin tuloslaskelmassa	Vuosikate 123,6 milj. euroa	Vuoden 2024 vuosikate kaupungin tuloslaskelmassa toteutuu vähintään talousarvion 111 milj. euron suuruisena. Vuoden 2025 talousarviossa vuosikate on vähintään 130 milj. euroa.	Lisääntyvät velvoitteet, palvelutarpeen kasvu, taloudellisen toimintaympäristön heikkeneminen.
1.3 Maanluovutuksen ja maankäyttö-sopimusten nettotulot vuodelle 2024 32,5 milj. euroa	Maanluovutuksen ja maankäyttö-sopimusten tulot (netto), milj. euroa = maanmyyntivoitot (kauppahinta vähennettynä hankintahinnalla ja tonttien luovutuskuntoon saattamisen kustannuksilla) + maanvuokratulot + maankäyttö-sopimuskorvaukset (vähennettynä maanhankintamenoilla)	Nettotulot yhteensä: 44,7 milj. euroa	Nettotulot yhteensä 32,5 miljoonaa euroa vuonna 2024.	Rahoitusmarkkinoiden epävarmuudet, erityisesti korkojen nousu. Heikko kysyntä asuntomarkkinoilla. Yritystonttien vähäinen varanto.
1.4 Sote- ja Pela -kiinteistöjen, asunto-omaisuuden sekä ulkopaikkakunnilla sijaisevien kiinteistöjen myynti etenee	Tehdään kiinteistöjen myynnit taloudellisesti kannattavasti ja pääsääntöisesti myyntisuunnitelman mukaisesti.	Sote- ja Pela -myyntikohteiden pitkäaikaisista vuokrasopimuksista neuvotellaan edelleen Vantaan ja Keravan hyvinvointialueen kanssa.	Sote- ja Pela -kiinteistöt on myyty. Ensimmäiset asunto-kohteet ja vähintään kaksi ulkopaikkakunnilla sijaitsevaa kiinteistöä on myyty.	Markkinatilanteen yleinen epävarmuus.

Esitys sitovaksi tavoitteeksi 2024	Esitys sitovan tavoitteen mittariksi	Esitys mittarin lähtötasoksi, v:n 2022 loppu	Esitys mittarin tavoitetasoksi 2024	Merkittävimmät tavoitteiden toteutumista uhkaavat riskit
1.5 Konserniomistusten kokonaissuunnitelman edistäminen konsernirakenteen tiivistämisen osalta	Kaikki vuodelle 2024 ajoitetut myynti- ja muut toimenpiteet toteutettu	Konserniomistusten kokonaissuunnitelma hyväksytty konsernijaostossa ja vuoden 2022 toimenpiteet toteutettu	Kaikki vuodelle 2024 aikataulutetut myynti- ja muut toimenpiteet toteutettu	Vuokrasopimusneuvottelujen eteneminen hyvinvointialueen kanssa. Markkinatilanteen yleinen epävarmuus.
Valtuustokauden tavoite 2. Vahvistetaan osaamista ja työllisyyttä elinvoiman ja hyvinvoinnin edistämiseksi				
2.1 Työttömyys vähenee	Pitkäaikaistyöttömien määrä	4900 pitkäaikaistyötöntä (02/2023)	4500	Ukrainan tilanne on vaikuttanut negatiivisesti taloustilanteeseen. Avoimien työpaikkojen määrä on vähentynyt 45 % edellisvuodesta. Rakentamisen ja teollisuuden talousnäkyvät ovat heikentyneet entisestään, joten suhdannetilanteen ei odoteta parantuvan loppuvuoden aikana.
	Alle 30-vuotiaiden työttömien määrä	2869 alle 30-vuotiaasta työtöntä (02/2023)	2300	
	Vieraskielisten työttömien määrä	5880 vieraskielistä työtöntä (02/2023)	5500	
2.2 Yritysten palkkasumma kasvaa	Yritysten palkkasummaindeksi	126 (2022 Q2, 2015 = 100)	132	Sodan ja Venäjän ilmatilan sulun pidentyminen, joka vaikuttaa suoraan lentoliikenteeseen ja investointeihin ja välillisesti taantumaan tai jopa lamaan. Elinkeino-palvelut voi auttaa yksittäisiä yrityksiä tilanteessa, muttei laajempiin taloustrendeihin.

Esitys sitovaksi tavoitteeksi 2024	Esitys sitovan tavoitteen mittariksi	Esitys mittarin lähtötasoksi, v:n 2022 loppu	Esitys mittarin tavoitetasoksi 2024	Merkittävimmät tavoitteiden toteutumista uhkaavat riskit
2.3 Työpaikkamäärältään merkittävien (>50 työpaikkaa) yritysten tai muiden organisaatioiden Vantaalle sijoittumis- tai laajentumispäätöksien määrä kasvaa	Sijoittumis- tai laajentumispäätöksien määrä (>50 työpaikkaa)	4	8	Sopivien tonttien puute, yleinen taloustilanne heikentää investointeja ja laajentumisia.
2.4 Uusi vahvistettu yritysmyynnin ja investointien houkuttelun palvelu on käytössä vuoden loppuun mennessä	Sijoittumisen ohjauksen toimintamallin selvitystyö ja kehittämistoimenpiteet toteutettu	Sijoittumispalveluiden kehittämisen taustaselvitys on tehty ja toiminta on organisoitu sekä vastuutettu.	Toimintamalli on vakiintunut ja sille on asetettu konkreettiset tavoitteet. Sijoittumislidien määrä on kasvanut 50 %.	Lisähenkilöressurssien rekrytointi viivästyy.
Valtuustokauden tavoite 3. Vantaa on vetovoimainen asumisen kaupunki				
3.1 MAL-tavoitteet toteutuvat	MAL-suunnitelman 2023 mukainen kokonaistavoite on 2 720 asuntoa. Valtion tukemien pitkän korkotuen vuokra-asuntojen tavoite on 544 asuntoa. Asumisoikeusasuntojen ja lyhyen korkotuen mallilla rahoitettujen asuntojen tavoite on yhteensä 272 asuntoa.	Asuntoja valmistui vuonna 2022 yhteensä 3304 asuntoa. Pitkän korkotuen vuokra-asuntotuotantona valmistui 480 asuntoa. Asumisoikeusasuntoja ja lyhyen korkotuen asuntoja valmistui yhteensä 35 asuntoa.	2720 asuntoa vuosittain (MAL2023-suunnitelmaluonnos)	Asuntomarkkinoiden epävarmuus korkojen nousun ja vähentyneen asuntokysynnän takia. Asuntoaloitusten määrä on romahtanut vuonna 2023. Markkinatilanne saattaa vähentää tai hidastaa asuntokaavoitusta yksityisellä maalla.
	Asemakaavatuotanto k-m2 uutta asuntokerrosalaa vuodessa	142 000 k-m2 uutta asuntokerrosalaa vuodessa	247 300 k-m2 uutta asuntokerrosalaa vuodessa	
3.2 Valmistuvien pientaloasuntojen määrä 600 asuntoa	Vantaalle valmistuu 600 pientaloasuntoa (rivi-, pari-, erillis- ja omakotiasuntoja).	Vantaalle valmistui 2022 yhteensä 652 pientaloasuntoa (rivi-, pari-, erillis- ja omakotiasuntoja).	Vantaalle valmistuu 600 pientaloasuntoa (rivi-, pari-, erillis- ja omakotiasuntoja).	Yleinen epävarmuus asuntomarkkinoilla, korkojen nousu.

Esitys sitovaksi tavoitteeksi 2024	Esitys sitovan tavoitteen mit- tariksi	Esitys mittarin lähtötasoksi, v:n 2022 loppu	Esitys mittarin tavoitetasoksi 2024	Merkittävimmät tavoittei- den toteutumista uhkaa- vat riskit
3.3 Vantaan 50 v. juhluvuosi kirkastaa vantaalaista kaupunki-identiteettiä	Asukkaiden kuuluvuuden tunne Vantaaseen kasvaa.	42,8 %	45 %	Viestinnän ja markkinoinnin resurssit eivät riitä suunnitelman toteuttamiseen. Viestintä-markkinoinnin budjetti ei riitä tavoittamaan haluttuja kohderyhmiä. Tapahtumatuotannon resurssit eivät riitä hyväksytyjen toimenpiteiden toteuttamiseen henkilövaihdoksien takia. Toimialat eivät sitoudu juhluvuoteen eivätkä osoita tekijöitä toimenpiteisiin.
	Vantaa 50- juhluvuosi näkyy kaikilla asuinalueilla.	Suunnitelman vuoden 2024 alueelliseen näkyvyyteen valmis	Tapahtuma kaikille asuinalueille	
	Vantaa 50 -ohjelma	Toimenpidesuunnitelma laadittu	Toimenpiteet toteutettu suunnitelman mukaisesti	
3.4 Vantaa tapahtumien kaupunkina vahvistuu	Laaditaan tapahtumien luokitteluun ja vaikuttavuuden arviointiin työkalu.	Tapahtumien luokittelua ja vaikuttavuuden arviointia ei tehdä systemaattisesti.	Tapahtumien luokitteluun ja vaikuttavuuden arviointiin on laadittu työkalu, jota hyödynnetään systemaattisesti kaupungin tapahtumatuotannossa.	Tapahtumakalenterin käyttäjämäärätavoitteen toteutumisen riskinä on budjetin riittävyys ja henkilöstömuutokset. Tapahtumien luokitteluun, vaikuttavuuden arviointiin ja tapahtumakorttien laadintaan liittyy henkilöri- kejä: työsuunnittelussa ei varata riittävästi aikaa tai tarvittavat yhteistyötahot eivät sitoudu riittävästi näiden työstämiseen.
	Vantaan tapahtumakalenterin käyttäjämäärä kasvaa.	233 000 käyntikertaa kalenterin etusivulla	250 000 käyntikertaa kalenterin etusivulla	
	Tapahtumapaikkakortit ja -kartta tapahtumien järjestäjille laadittu	Suunnitelma laadittu	Tapahtumapaikkakor- tit ja -kartta julkaistu vanta.fi -sivustolla	

Esitys sitovaksi tavoitteeksi 2024	Esitys sitovan tavoitteen mittariksi	Esitys mittarin lähtötasoksi, v:n 2022 loppu	Esitys mittarin tavoitetasoksi 2024	Merkittävimmät tavoitteiden toteutumista uhkaavat riskit
3.5 Vantaan maine ja vetovoima paranee sekä tunnettuus lisääntyy	Mainetutkimus	Mainetutkimus Alueen elinvoima: Veto-voima 3,09 (potentiaaliset asukkaat), Pitovoima 3,48 (asukkaat) Organisaation maine: Maine 2,94 (potentiaaliset asukkaat), Luottamus 3,10 (asukkaat)	Mainetutkimus + 0,1 Alueen elinvoima: Veto-voima 3,19 (potentiaaliset asukkaat), Pitovoima 3,58 (asukkaat) Organisaation maine: Maine 3,04 (potentiaaliset asukkaat), Luottamus 3,20 (asukkaat)	Maine- tai vastaava kriisi kaupungin toiminnassa. Vantaan viestit eivät mene läpi mediassa ja sidosryhmille. Negatiivisten palautteiden määrä kasvaa. Mielikuva ei muutu tai muuttuu negatiivisemmaksi. Vantaa esitetään mediassa negatiivisesti.
		Vantaa tunnetaan vain nimeltä tai ei ollenkaan 42 % (Erittäin hyvin, melko hyvin, kohtalaisesti 58 %)	Vantaan tunnettuus Mainetutkimuksen osa-alueilla erittäin hyvin, melko hyvin ja kohtalaisesti (kasvaa 10 %).	
	Mainetutkimus Maksetun mainonnan tulokset (esim. sitoutuminen)	Vantaa tunnetaan vain nimeltä. Markkinoinnin mittarit	Vantaa tunnetaan viihtyisänä asuinkaupunkina sekä mm. tapahtumistaan ja yrittäjyystävällisyydestään.	
	Media- ja somesuranta	Positiivisten mainintojen määrä ja potentiaalinen tavoitettavuus	+10 %	
Hyvät asukaslähtöiset palvelut				
Valtuustokauden tavoite 4. Sujuvat hyvinvointia rakentavat palvelut				
4.1 Kaupunkitasoinen asiakaspalvelun johtamisjärjestelmä on kuvattu Asiakaspalvelu 2030 -ohjelmatyön tavoitteiden mukaisesti	Kaupunkitasoinen asiakaspalvelun johtamisjärjestelmä on kuvattu.	Asiakaspalvelun johtamisjärjestelmää ei ole.	Asiakaspalvelun johtamisjärjestelmä on määritetty.	Kaupungin toimialat eivät sitoudu yhteiseen valmisteluun.

Esitys sitovaksi tavoitteeksi 2024	Esitys sitovan tavoitteen mittariksi	Esitys mittarin lähtötasoksi, v:n 2022 loppu	Esitys mittarin tavoitetasoksi 2024	Merkittävimmät tavoitteiden toteutumista uhkaavat riskit
4.2 Vantaalaisten fyysinen aktiivisuus lisääntyy	Työikäisten, ikääntyneiden sekä liikunta- ja toimintaesteisten liikunta-aktiivisuus Valmisteilla olevan soveltavan liikunnan strateginen suunnitelma ja sen mittarit	Aikuisväestön liikunta- ja terveystottumukset kysely 2023. Terveysliikuntasuosituksen mukaan tarpeeksi liikkuvien %-osuus (Finsote 2020): 20-54 v 36 %, 55-74 v 31 %, 75+v 18 % Suunnitelma seurannan toteuttamiseen luotu.	Terveysliikuntasuositukset täyttävien %-osuus nousee. Työikäisten, ikääntyneiden sekä liikunta- ja toimintaesteisten liikunta-aktiivisuus vuonna 2024 tunnetaan. Aktiivisuutta voidaan jatkossa seurata vuositasolla.	Riittävän validin yleistettävissä olevan seurantatiedon saaminen/tuottaminen. Tiedontuottamisen kustannukset
	Fyysisen aktiivisuuden lisääminen kaikissa ikäryhmissä. 1. Mittaristona voidaan hyödyntää liikkumisohjelmassa käyttöönotettavia mittareita 2. Ikäryhmittäin: Lapset, nuoret: Move! -mittaukset, työikäiset, ikääntyneet: TerveSuomi-hyvinvointialueen data	Move!: Fyysisen toimintakyvyn kokonaistulos 5.lk tyt. 40,9 % poj. 37,2 % 8. lk tyt. 49,6 % poj. 41,4 % (Tulos ilmaisee prosenttiosuuden oppilaista, joiden fyysinen toimintakyky on mahdollisesti terveyttä ja hyvinvointia kulluttavalla tai haittaavalla tasolla) Terveysliikuntasuosituksen mukaan tarpeeksi liikkuvien %-osuus: 20-54 v: 36 % 55-74 v: 31 % 75+ v: 18 % (Finsote 2020)	Move! -mittauksen toimintakyvyn %-kokonaistulos paranee (laskee). Terveysliikuntasuositukset täyttävien %-osuus nousee.	

Esitys sitovaksi tavoitteeksi 2024	Esitys sitovan tavoitteen mittariksi	Esitys mittarin lähtötasoksi, v:n 2022 loppu	Esitys mittarin tavoitetasoksi 2024	Merkittävimmät tavoitteiden toteutumista uhkaavat riskit
4.3 Harrastuspaikkojen kehittäminen	Harrastuspaikoilta kerätään käyttäjäpalautetta ja kehittämisideoita.	Vanha palautejärjestelmä käytössä ja Osallistuva Vantaa -alusta käytössä.	Uusi palautejärjestelmä käytössä, palautteen ja kehittämisideoiden jättäminen on mahdollista suoraan harrastuspaikoilta.	Tekninen toteutus todetaan liian kalliiksi tai ylläpitoon tarvittavaa henkilöresurssia ei ole. Esim. QR-koodien käyttöön voi sisältyä tietoturvariskejä.
Valtuustokauden tavoite 5. Hallittu siirtymä hyvinvointialueelle				
5.1 Yhteistyö hyvinvointialueen kanssa on sujuvaa, molemmat organisaatiot toteuttavat yhteisiä tavoitteita ja strategisia linjauksia	Yhdyspintasuunnitelmien ja -sopimusten sekä yhteisten tavoitteiden ja strategisten linjausten toteutumisen seuranta	Osa merkittävistä tunnistetuista yhdyspintasuunnitelmista tai -sopimuksista, yhteiset tavoitteet ja strategiset linjaukset on laadittu.	Kaikki yhdyspintasuunnitelmat tai -sopimukset toteutumista on seurattu ja kaikki mahdolliset ongelmat kohdat on käsitelty johdon foorumeilla sekä kaikkia yhteisiä tavoitteita ja strategisia linjauksia on käsitelty johdon foorumeilla.	Hyvinvointialue on vielä muutosvaiheessa ja uusi organisaatio vasta järjestäytyy, jolloin yhdyspintasopimusten työstö saattaa viivästyä. On myös riski tehdä päällekkäistä työtä, jos vuoropuhelu ei ole riittävää toimijoiden välillä Vantaan kaupungin ja hyvinvointialueen sisällä sekä niiden välillä.

Esitys sitovaksi tavoitteeksi 2024	Esitys sitovan tavoitteen mittariksi	Esitys mittarin lähtötasoksi, v:n 2022 loppu	Esitys mittarin tavoitetasoksi 2024	Merkittävimmät tavoitteiden toteutumista uhkaavat riskit
Valtuustokauden tavoite 6. Tuetaan oppijan tarpeisiin pohjautuvaa oppimista ja mahdollisuuksia edetä omien edellytystensä mukaan				
6.1 Kaikkien perusopetuksen oppilaiden luku- ja matemaattiset taidot paranevat	Lukuseula-testi (2. lk ja 7 lk.)	<p>Lukuseula-testin tulokset lv 21-22: 2 lk (mittaus kevät 22): - Suomi äidinkielenä oppimäärä 24 % oppilaista kuuluu suoritustasoltaan alimpaan 20 % - Suomi toisena kielenä oppimäärä 61 % oppilaista kuuluu suoritustasoltaan alimpaan 20 %</p> <p>7 lk (mittaus syksy 2021): - Suomi äidinkielenä oppimäärä 29,6 % oppilaista kuuluu suoritustasoltaan alimpaan 20 % - Suomi toisena kielenä oppimäärä 74,2 % oppilaista kuuluu suoritustasoltaan alimpaan 20 %</p>	Lukuseula-testin tulokset paranevat lukuvuosittain 2 %-yksikköä edellisestä mittauksesta. Täten vuonna 2024 lukuseulan tulokset paranevat 4 %-yksikköä lähtötasosta.	Toimenpiteet ja lisäresursointi eivät ole riittäviä. Ammattitaitoisen henkilöstön saatavuus ja pysyvyys.
	Funa -matemaattisen osaamisen testi 3.lk ja 7.lk	Matematiikan arvioinnin yleistulos, että vantaalaisten oppilaiden matematiikan perustaitojen hallinta on valtakunnallista keskitasoa ja osittain jopa sitä parempaa.	Matemaattinen osaaminen on parantunut verrattuna 2023	

Esitys sitovaksi tavoitteeksi 2024	Esitys sitovan tavoitteen mit- tariksi	Esitys mittarin lähtötasoksi, v:n 2022 loppu	Esitys mittarin tavoitetasoksi 2024	Merkittävimmät tavoittei- den toteutumista uhkaa- vat riskit
Valtuustokauden tavoite 7. Eri-ikäisten kuntalaisten jatkuvan oppimisen ja koulutuksen tarpeisiin panostetaan				
7.1 Toisen asteen koulutuksen tuen rakenne vastaa oppivelvollisuuden pidentämiseen	Oppimisen tuen kehittämissuunnitelma	Oppimisen tukitoimia vahvistettu ja kehitetty korona-avustuksella	Laadukas toisen asteen koulutuksen oppimisen tuen kehittämissuunnitelma laadittu 3/2024 ja toteuttaminen alkaa 8/2024	Opetushenkilöstön osaamisen ei saada vahvistettua riittävästi.
7.2 Monikielisten oppijoiden oppimisvalmiuksien ja suomen kielen (ruotsin kielen) osaamisen parantaminen varhaiskasvatuksesta toiselle asteelle	Monikielisten oppijoiden oppimisen kehittämisohjelma	Monikielisten oppijoiden oppimista kehitetty palvelualueilla, mutta yhtenäinen toimialatasoinen jatkumo jäsentymätön	<p>Monikielisten oppijoiden oppimisen kehittämisohjelma varhaiskasvatuksesta toiselle asteelle laadittu 3/2024 mennessä ja sen pohjalta aloitettu kehittämistoimet</p> <p>Monikielisten lasten osallistumisaste varhaiskasvatuksen eri palveluissa kasvaa.</p> <p>Monikielisten oppijoiden oppimisen toiminnan vakiinnuttaminen osaksi jokaisen opettajan työskentelyä.</p>	Tarvittavia tietoja ei saada koottua ja kokonaiskuva nykytilanteesta jää puutteelliseksi. Yhtenäisen koulupolun näkökulmaa ei saada toteutettua, koska valtakunnalliset ohjaavat säädökset ovat erilaisia varhaiskasvatuksesta toiselle asteelle. Aikataulu kehittämisohjelman laatimiselle ja kehittämistoimien aloittamiselle on liian tiukka suhteessa tavoitteisiin.

	Esitys sitovan tavoitteen mit- tariksi	Esitys mittarin lähtötasoksi, v:n 2022 loppu	Esitys mittarin tavoitetasoksi 2024	Merkittävimmät tavoittei- den toteutumista uhkaa- vat riskit
7.3 Tikkurilan osaamiskampushank- keessa yhteiskehitetään uusia jatku- van oppimisen palveluita	Tikkurilan osaamiskampuksen koulutusyhteistyön liittyvän pal- veluoperointimallin yhteiskehit- täminen etenee pilotointivai- heeseen.	Koulutusyhteistyön pal- veluoperointimallia ei ole määritelty.	Koulutusyhteistyön palveluoperointimalli on valmis pilotoita- vaksi.	Kumppaniverkoston sitoutu- minen yhteiskehittämiseen. Palveluoperointimallin an- saintalogiikka ei ole riittävän kilpailukykyinen tai rahoituk- sesta ei löydy yksimielii- syyttä.
Valtuustokauden tavoite 8. Digitaalisuus tukee palvelujen kehittämistä				
8.1 Oppimista ja opetusta tukevaa Di- giOne-palvelualustaa on pilotoitu ja pi- lottikouluissa käyttöönottoa valmisteltu. Lukiossa on aloitettu DigiOnen pilo- tointi.	Koulujen ja lukioiden määrä, jossa pilotoitu. Koulujen määrä, jossa käyttöönottoon valmis- tauduttu.	Koulujen ja lukioiden henkilöstöä on osallistu- nut osakokonaisuuksien määrittelyihin, tutustu- nut tuleviin palveluihin ja valmistautunut pilotoi- maan DigiOne-palvelu- alustaa.	Kahdeksan koulua ja yksi lukio on pilo- toinut DigiOne-pal- velua.	Hanke viivästyy tai alusta ei toimi suunnitellusti. Opetus- henkilöstön kuormittuminen muutosvaiheessa.

Esitys sitovaksi tavoitteeksi 2024	Esitys sitovan tavoitteen mittariksi	Esitys mittarin lähtötasoksi, v:n 2022 loppu	Esitys mittarin tavoitetasoksi 2024	Merkittävimmät tavoitteiden toteutumista uhkaavat riskit
Eriarvoistumisen estäminen				
Valtuustokauden tavoite 9. Syrjäytymis- ja eriarvoistumiskehitys katkaistaan				
9.1 Lasten ja nuorten sosiaaliset ja tunnetaidot paranevat ja kiusaaminen vähenee. Opiskelijoiden hyvinvointi paranee	School Day ja kouluterveyskysely: Kiusaamista kokeneiden määrä	<p>Kouluterveyskysely: Kiusaamista kokeneiden määrä (kokee kiusaamista viikoittain) 2021 tulokset: 4–5 lk: 9 % 8–9 lk: 5 %</p> <p>Kouluterveyskysely: Kokenut häiritsevää seksuaalista ehdottelua tai ahdistelua vuoden aikana 2021: lukio: 37,4 % ammattillinen: 35,2 %</p> <p>School Day: En ole nähnyt kiusaamista: 4 lk: 72 % 7 lk: 65 %</p> <p>Koulussani puututaan kiusaamiseen: 4 lk: 82 % 7 lk: 66 %</p>	<p>Kouluterveyskysely: Kiusaamista kokeneiden määrä (kokee kiusaamista viikoittain) 4–5 lk: 7 % 8–9 lk: 4 %</p> <p>Kouluterveyskyselyn tulokset 2025 "Kokenut häiritsevää seksuaalista ehdottelua tai ahdistelua" paranevat väh. 2 % edellisestä mittauksesta lukio ja ammatillinen</p> <p>School day -mittauksen tulokset paranevat 2 %-yksikköä edellisestä mittauksesta</p>	Hyvinvointiuudistus aiheuttaa opiskeluhuollon yhteistyöhön katkoksia.

Esitys sitovaksi tavoitteeksi 2024	Esitys sitovan tavoitteen mittariksi	Esitys mittarin lähtötasoksi, v:n 2022 loppu	Esitys mittarin tavoitetasoksi 2024	Merkittävimmät tavoitteiden toteutumista uhkaavat riskit
9.2 NEET-nuorien määrä vähenee	NEET-nuorien määrä	NEET-nuoria ei ole tunnistettu Toimenpideohjelmaa NEET-nuorten määrän vähentämiseksi ei ole laadittu Seurantamallia nuoren tilanteesta ei ole laadittu	NEET-nuoret on tunnistettu Toimenpideohjelmaa NEET-nuorten määrän vähentämiseksi on laadittu Seurantamalli NEET-nuorten tilanteen seuraamiseksi laadittu	Tilastodataa ei ole saatavilla tai sitä ei voi käyttää. Seurantadataa ei ole tarjolla vuosittain tai riittävällä tarkkuudella. Oleelliset yhteistyötahot eivät sitoudu ohjelman laatimiseen.
Valtuustokauden tavoite 10. Eriytymiskehityksen alla olevien alueiden kiinnostavuus ja vetovoima kasvaa asuntorakentamisen, palveluiden ja investointien osalta				
10.1 Laaditaan eriytymisen ehkäisyn tiekartta kaupunkiympäristön toimialalle seuraavaa valtuustokautta varten	Tiekartta laadittu	Eriytymiskehityksen ehkäisyn toimenpiteet ovat hajallaan ja niiden vaikuttavuuden ymmärrys on epäselvä.	Eriytymiskehityksen ehkäisyn toimenpiteet sekä niiden vaikuttavuus ja priorisointi ovat selkeitä. Näin varmistetaan, että päätökset ovat vaikuttavia ja resurssit kohdennetaan mahdollisimman oikein.	Tiekartan laadinta vaatii odotettua enemmän aikaa ja resursseja.

Esitys sitovaksi tavoitteeksi 2024	Esitys sitovan tavoitteen mittariksi	Esitys mittarin lähtötasoksi, v:n 2022 loppu	Esitys mittarin tavoitetasoksi 2024	Merkittävimmät tavoitteiden toteutumista uhkaavat riskit
Valtuustokauden tavoite 11. Alueiden eriytymiskehityksen seuranta jatkuva				
11.1 Uusi malli eriytymisseurannan kehitykseen (korvaa sosioekonomisen indeksin)	Segregaation seurantajärjestelmä	Segregaation seuranta perustuu indekseihin, jotka eivät ole kovin informatiivisia.	Uusi segregaation seurantajärjestelmä käytössä.	Toimivien mittarien valitsemisen onnistuminen
Valtuustokauden tavoite 12. Jatketaan alueellista myönteisen erityiskohtelun ohjelmaa				
12.1 Asuinalueiden eriarvoistuminen hidastuu	MEK-ohjelman mukaiset toimenpiteet	Toimenpidesuunnitelma laadittu	Suunnitelman mukaiset toimenpiteet toteutettu	Henkilöstövaihdokset, rekrytoinnin haasteet, toimialojen sitoutuminen ohjelman toimenpiteisiin
Valtuustokauden tavoite 13. Yhteisöllisen ja toimintaedellytyksiä tukevan kulttuurin rakentaminen				
13.1 Demokratia vahvistuu	Osallisuuskyselyyn vastanneet	Osallisuuskyselyyn vastanneiden määrä 350–400	Osallisuuskyselyyn vastanneiden lukumäärä kasvaa.	Viestintä epäonnistuu ja vastaajia ei saada. Yhteistyö muiden toimialojen kanssa epäonnistuu. Yhteistyötä pilottien käynnistämisessä ei saada käyntiin. Viestintää ja asukasvuorovaikutusta tekemään ei riitä resursseja tai löydy budjetia.
	Toteutetaan pilottikokeiluja äänestysaktiivisuuden kasvattamiseksi.	Suunnitelma valmis	Kuntavaalien äänestysaktiivisuuden parantamiseen tähtäävät pilotit toteutettu.	
	Osallistuvan budjetoinnin toimenpiteisiin osallistuneet	Uusi mittari, ei lähtötasotietoa	Osallistuvan budjetoinnin prosessiin osallistuneiden lukumäärä 5 % suuralueiden asukkaiden lukumäärästä	

Esitys sitovaksi tavoitteeksi 2024	Esitys sitovan tavoitteen mittariksi	Esitys mittarin lähtötasoksi, v:n 2022 loppu	Esitys mittarin tavoitetasoksi 2024	Merkittävimmät tavoitteiden toteutumista uhkaavat riskit
Valtuustokauden tavoite 14. Kotoutumisessa onnistuminen monialaisena yhteistyönä (myös työllisyysnäkökulma)				
14.1 Kaikki kaupungin palvelut ja toimialat toteuttavat kotoutumista	Kotouttamisohjelma hyväksytty	Toteutetaan vuodelle 2024 suunnitellut toimenpiteet	Ohjelman vuodelle 2024 suunnitellut toimenpiteet on toteutettu.	Kotouttamisohjelman toimenpiteisiin ei sitouduta.
	Kotoutumisohjelman mittarit, lisäksi selvitykset ja toimenpidesuunnitelmat	Maahanmuuttajien kotoutumista vahvistavaa toimenpidesuunnitelmaa ei ole. Maahanmuuttajien palveluiden käyttöönotosta ei ole tietoa.	Toimenpidesuunnitelma kotoutumisen tukeen laadittu. Muuttoilmoituksen Vantaalle tehneille maahanmuuttajille luotu tervetulomalli. Muuttoilmoituksen Vantaalle tehneiden uusien asukkaiden kaupunkikulttuurin palveluiden käyttöönottoon luotu seuranta-malli.	Tervetulomalli: oikea-aikaisuuden toteutuminen, saatavuuden varmistaminen, oikeiden yhteistyötahojen löytäminen, yhteistyön haasteet, viestinnän epäselvyys (esim. nettisivujen toimimattomuus), kokonaisresurssien vähyys (suunnittelu, toteuttaminen, ylläpito, tiedottaminen, ym.)

Esitys sitovaksi tavoitteeksi 2024	Esitys sitovan tavoitteen mittariksi	Esitys mittarin lähtötasoksi, v:n 2022 loppu	Esitys mittarin tavoitetasoksi 2024	Merkittävimmät tavoitteiden toteutumista uhkaavat riskit
Resurssiviisas ja hiilineutraali Vantaa				
Valtuustokauden tavoite 18. Vantaa edistää hiilineutraalisuutta yhteistyössä konserniyhtiöiden kanssa				
18.1 Edistetään päästövähennystoimia hiilineutraalisuuden saavuttamiseksi viimeistään vuonna 2030	Kasvihuonekaasut vähenevät. Laskennassa huomioidaan lämmön, sähkön, liikenteen, teollisuuden ja työkoneiden, jätteiden käsittelyn sekä maatalouden päästöt. Seuranta Resurssiviisauden tiekartan kokonaispäästöjen ja hiilibudjetin yhteydessä. Edellisen vuoden päästötieto saadaan kesäkuun alussa.	Kokonaispäästöt -15 % vuodesta 2020. Vuonna 2022 päästö olivat laskeutuneet vain 7,2 %.	Kokonaispäästöt ovat laskeneet keskimäärin 7,5 %/vuodessa verrattuna vuoden 2020 lähtötasoon. Sektorikohtaiset päästöt raportoidaan hiilibudjetin perusteella.	Ei ole resursseja toteuttaa. Päästövähennykset liikenteessä, sähkön ja kaukolämmön käytössä eivät ole kuin osin kaupungin tehtävissä.
Valtuustokauden tavoite 20. Huolehditaan Vantaan luonnon monimuotoisuuden säilymisestä				
20.1 Edistetään luonnon monimuotoisuutta Resurssiviisauden tiekartan Monimuotoinen luonto -kaistan toimenpiteitä toteuttamalla	Ympäristövahdista toteutuksessa olevien (toteutus, valmis, jatkuva käytäntö) toimenpiteiden osuus kaikista toimenpiteistä Lumo-kaistalla	Kaupunginvaltuusto hyväksyi tiekartan 28.2.2022 ja toimialat laativat omat toteutus suunnitelmansa keväällä 2022, jossa on esitetty 41 toimenpidettä lumokaistan toteuttamiseksi. Toimenpiteiden määrä voi muuttua toteutus suunnitelmien päivityksien yhteydessä.	50 % toimenpiteistä edennyt. Luonnon monimuotoisuuden kokonaissuunnitelma on sisällytetty osaksi tiekarttaa ja toteutussuunnitelmia (Ympäristövahti).	Ei ole resursseja toteuttaa toimenpiteitä.

Esitys sitovaksi tavoitteeksi 2024	Esitys sitovan tavoitteen mittariksi	Esitys mittarin lähtötasoksi, v:n 2022 loppu	Esitys mittarin tavoitetasoksi 2024	Merkittävimmät tavoitteiden toteutumista uhkaavat riskit
Valtuustokauden tavoite 22. Kestävien liikkumismuotojen osuus kasvaa				
22.1 Vantaan ratikkakaupungin toteuttaminen etenee kokonaisvaltaisesti kaupunginvaltuuston hyväksymien reunaehtojen mukaisesti	Raitiotieinfran rakentamisen allianssipartnerien valinta, raitikkakatuojen esirakentamistoimien aloitus.	Allianssikilpailutusta ei aloitettu, rakentamista ei aloitettu.	Allianssipartnerit raitiotieinfran rakentamiseen valittu. Raitikkakatuojen esirakentamistoimet aloitettu.	Valtion rahoituksen varmistumisen viivästyminen, kaupungin raitiotieorganisaation rekrytointien viivästyminen, valitukset urakoiden kilpailutuksesta.
22.2 Kestävien liikkumismuotojen osuus kasvaa	Joukkoliikenteen matkustajamäärä palaa koronaa edeltävälle tasolle vuoteen 2025 mennessä.	Jkl nousijamäärä: 126 000 nousua / arkipäivä	Jkl nousijamäärä: 135 000 nousua / arkipäivä	Lippujen hinnan korotukset. Katujen rakennustöiden vaikutukset. Uusien asukkaiden määrän kasvun hidastuminen. Suunnittelun resurssit ->aikataulut. Sopimus-hankkeiden yhteydessä toteutumisen hidastuminen. Etätö jatkuu. Sähköpotkulautojen suosio syö pyöräliikennettä.
	Pyöräilijöiden määrä mittauspisteissä kasvaa 4 % vuodessa. (Lähtötasona vuoden 2017 indeksiluku 1000)	Pyöräilyindeksi: 964	1316	
	Pyöräiliikenteen tavoiteverkon kriteerit täyttävät pyörätiet (km)	Baanoiksi ja pääpyöräreiteiksi luokiteltuja reittejä on yhteensä 12,5 kilometriä (2022).	16 km	

Esitys sitovaksi tavoitteeksi 2024	Esitys sitovan tavoitteen mittariksi	Esitys mittarin lähtötasoksi, v:n 2022 loppu	Esitys mittarin tavoitetasoksi 2024	Merkittävimmät tavoitteiden toteutumista uhkaavat riskit
Kukoistavat kaupunkikeskukset				
Valtuustokauden tavoite 24. Toteutamme kaupunkikeskukset viihtyisinä, turvallisina ja toimivina				
24.1 Vantaalaisen tunne asuinalueensa turvallisuudesta paranee	Turvallisuuden tunne -mittari mukaan turvallisuuskyselyyn. Kaupunkitasoinen turvallisuuskysely toteutetaan vuonna 2024 yhteistyössä järjestöjen kokemusasiantuntijoiden, asukas- ja nuorisotilojen, aluetyöntekijöiden ja yritysten kanssa.	Turvallisuuskysely on toteutettu edellisen kerran 2017 ja 2021, joiden tuloksia hyödynnetään turvallisuuden tunteen lähtötason mittaamisessa. Alueiden välillä on aloitettu yhteistyö turvallisuuden tunteen parantamiseksi.	Turvallisuuskysely on toteutettu, turvallisuuden tunteen mittaaminen on kehittynyt ja turvallisuuden tunne paranee. Yhteistyö kaupungin sisällä ja kumppaneiden kanssa vahvistuu.	Mittareiden valinta epäonnistuu, kyselyn toteuttaminen epäonnistuu, kysely ei saa tarpeeksi vastaajia, turvallisuuden tunne laskee, kumppaneiden sitouttaminen epäonnistuu, kumppanuuksien muodostaminen epäonnistuu, turvallisuus- ja hyvinvointisuunnitelman teot ja toimenpiteet eivät toteudu tai kohdistuvat väärin, juurisyitä ei tunnisteta.
	Turvallisuuskyselyn tulosten ja mittareiden analyysin perusteella tehdään toimintaympäristöarvio laadittavan uuden turvallisuussuunnitelman pohjaksi ja hyvinvointisuunnitelman tavoitteiden arvioimiseksi.	Turvallisuussuunnitelman ja hyvinvointisuunnitelman teemoilla ja toimenpiteillä tehdään konkreettisia turvallisuustekoja, joilla parannetaan myös turvallisuuden tunnetta.	Turvallisuussuunnitelman ja hyvinvointisuunnitelman vuodelle 2024 suunnitellut toimenpiteet ja teot on toteutettu ja arvioitu. Toimintaympäristöarvio on tehty ja turvallisuudentunnetta heikentävät juurisyitä on selvitetty.	

Esitys sitovaksi tavoitteeksi 2024	Esitys sitovan tavoitteen mittariksi	Esitys mittarin lähtötasoksi, v:n 2022 loppu	Esitys mittarin tavoitetasoksi 2024	Merkittävimmät tavoitteiden toteutumista uhkaavat riskit
Valtuustokauden tavoite 27. Hyvät toiminnalliset kehittämisedellytykset palveluille ja yrityksille				
27.1 Kaupunkikeskustojen houkuttelevuus paranee	Jokaisen suuralueen keskustan kehittämissuunnitelma on toteutuksessa.	Kehittämissuunnitelmat valmistelussa.	Kehittämissuunnitelmia ja niiden toteutusta seurataan keskuskohtaisissa seurantaryhmissä.	Toimintaympäristön muutos, jossa investointien ja erityisesti asuntorakentamisen määrä on voimakkaasti vähentynyt. Kaupungin osuus hankkeiden rahoittajana korostuu samalla kun maankäytöstä ja tonttien luovutuksesta saatavien varojen määrä supistuu. Tapahtumaolosuhteille ei löydy sijoituspaikkoja keskusta-alueiden tiiviiseen kaupunkirakenteeseen.
	Keskustojen kehittämissuunnitelmat on julkaistu verkossa tarinakarttana.	Kaupunkikeskustojen kehittämissuunnitelmien tarinakarttoja ei ole.	Tarinakarttojen sisältöjä täydennetään tarvittaessa tulostiedoilla sekä päivitetään tarpeen mukaan.	
	EKK:n kaupunkikeskustamittari	EKK-aineisto tilattu	EKK-aineisto käytössä keskustakohtaisessa seurannassa. EKK-tiedot esitetty osana keskustojen kehittämissuunnitelman tarinakarttaa.	
	Sopivia paikkoja tapahtumaolosuhteille ja -tiloille kaupunkikeskustoissa kartoitetaan.	Martinlaaksossa kiinteänä Martinus backstage. Muilla keskusta-alueilla sijoituspaikkaa ei ole kartoitettu.	Jokaiseen kaupunkikeskustaan on kartoitettu sopiva paikka ulkoilmatapahtumien järjestämiseen.	

Esitys sitovaksi tavoitteeksi 2024	Esitys sitovan tavoitteen mittariksi	Esitys mittarin lähtötasoksi, v:n 2022 loppu	Esitys mittarin tavoitetasoksi 2024	Merkittävimmät tavoitteiden toteutumista uhkaavat riskit
27.2 Aviapolis 2040 -vision valmistelu nimettyjen sidosryhmien kanssa	Visiotyöryhmä 2040, sekä kumppanuusryhmä nimetty.	Erikseen määritellyjä tavoitteita ei ole tuotettu poikkihallinnollisessa yhteistyössä.	Valmistelun toimenpiteet käynnissä.	Sidosryhmien kanssa ei päästä yhteisymmärrykseen alueen kehittämisen tavoitteista.
Merkityksellistä työtä vaikuttavalla johtamisella				
Valtuustokauden tavoite 28. Valmentavan johtamisosaamisen syventäminen				
28.1 Valmentavan johtamisosaamisen syventäminen ja vahvistaminen	Valmentavan johtamisen summamittari (Kunta 10 tutkimuksessa = kolmen mittarin keskiarvo) (Tavoitetaso laskettu merkittävällä muutoksella (tilastollisesti merkittävä, on suhteessa henkilöstömäärään) suhteessa lähtötasoon tai strategisella tavoitteella.)	Kajo: 72,7 % Kaso: 76,7 % Kaku: 77,9 % Kato: 72,6 %	Kajo: 76 % (strateginen) Kaso: 79,2 % (strateginen) Kaku: 80,5 % (merkittävä muutos) Kato: 76,0 % (merkittävä muutos)	Linjajohdossa ei tunnisteta osaamisen puutteita tai vahvistamistarvetta lähijohtamisessa, eikä ohjata esihenkilöitä kehittämään taitojaan valmentavassa johtamisessa. Uusia esihenkilöitä ei ohjata esihenkilövalmennuksiin. Esihenkilöt eivät sitoudu valmentavan johtamisen toimintatapaan. Ei tunnisteta johtajien omaa johtamistapaa.

Esitys sitovaksi tavoitteeksi 2024	Esitys sitovan tavoitteen mittariksi	Esitys mittarin lähtötasoksi, v:n 2022 loppu	Esitys mittarin tavoitetasoksi 2024	Merkittävimmät tavoitteiden toteutumista uhkaavat riskit
Valtuustokauden tavoite 29. Henkilöstön pito- ja vetovoiman parantaminen				
29.1 Työhyvinvointi paranee	Työn mielekkyys (Kunta 10). (Tavoitetaso laskettu merkittäväällä muutoksella (tilastollisesti merkittävä, on suhteessa henkilöstömäärään) suhteessa lähtötasoon tai strategisella tavoitteella.)	Kajo: 72,2 % Kaso: 72,8 % Kaku: 72,3 % Kato: 69,4 %	Kajo: 73,6 % (strateginen) Kaso: 77,5 % (strateginen) Kaku: 76,43 % (merkittävä muutos) Kato: 74,6 % (strateginen)	Työyhteisön toiminta ei ole työtä tukevaa ja kannustavaa. Työyhteisön toimintatavoista ei ole sovittu eikä tavoitteita ole yhdessä määritelty. Esihenkilö tai linjajohto ei puutu rohkeasti poikkeamiin, tai tunnista omaa lakisäätteistä tehtävänsä.
	Työyhteisön sosiaalinen pääoma mittari (Kunta 10). (Tavoitetaso laskettu merkittäväällä muutoksella suhteessa lähtötasoon (tilastollisesti, on siis suhteessa henkilöstömäärään).)	Koko kaupunki: 72,5 % Kajo: 71,5 % Kaso: 73 % Kaku: 73,6 % Kato: 68,9 %	Koko kaupunki: 73,48 % Kajo: 75,42 % Kaso: 74,14 % Kaku: 76,41 % Kato: 72,48 %	
	Palautuu hyvin työpäivän aiheuttamasta rasituksesta (Kunta 10). (Tavoitetaso laskettu merkittäväällä muutoksella suhteessa lähtötasoon (tilastollisesti merkittävä, on suhteessa henkilöstömäärään))	Koko kaupunki 36,1 % Kajo: 40,8 % Kaso: 32 % Kaku: 43,8 % Kato: 51,3 %	Koko kaupunki: 37,16 % Kajo: 45,07 % Kaso: 33,2 % Kaku: 46,97 % Kato: 55,17 %	

Esitys sitovaksi tavoitteeksi 2024	Esitys sitovan tavoitteen mittariksi	Esitys mittarin lähtötasoksi, v:n 2022 loppu	Esitys mittarin tavoitetasoksi 2024	Merkittävimmät tavoitteiden toteutumista uhkaavat riskit
29.2 Saatavuuden toimenpideohjelman vuoden 2024 toimenpiteet on toteutettu	Toimenpideohjelman toteutuminen	Toimenpideohjelma laadittu ja hyväksytty sekä ohjelman toimenpiteet käynnistetty	Kh:n hyväksymässä ohjelmassa olevat toimenpiteet on toteutettu vuoden 2024 osalta.	Työtä on paljon eikä sen tekemiseen oteta aikaa kaiken muun tekemisen keskellä. Saatavuusohjelmaa ei sidota johtamisen dokumentteihin ja -prosesseihin eikä seurata etenemistä ja toimenpiteitä. Pito- ja vetovoimaa ei ymmärretä laaja-alaisesti, joka vaatii laaja-alaisia toimenpiteitä.
Valtuustokauden tavoite 30. Kestävän työkyvyn vahvistaminen				
30.1 Sairauspoissaolot kokonaisuudessaan ja erityisesti mielenterveysperusteisten poissaolojen määrä ei kasva	Sairauspoissaolot ja erityisesti Mielenterveysperusteiset sairauspoissaolot vähenevät (sairauspoissaoloprosentti, sairauspoissaolopäivien määrä)	Sairauspoissaoloprosentti: 5,02 % Mielenterveysperusteisten sairauspoissaolojen prosenttiosuus laskennallisista työpäivistä. Laskentakaava muuttunut, vuoden 2022 luku: 1,42 %	Sairauspoissaoloprosentti 4,3 % ja mielenterveysperusteiset sairauspoissaoloprosentti 1,3 %	Aktiivista välittämistä tai tuunatun työn toimintatapaa ei toteuteta jokaisessa yksikössä/tiimissä. Työyhteisön ja yksilöiden tilanteita ei tunnisteta riittävän varhaisessa vaiheessa, jotta tukea voitaisiin hakea. Esihenkilöllä ei ole aikaa tai riittävää halua työkyvyn lähijohtamiselle, vaikka lähijohtaminen on tärkein työtehtävä. Linjajohto ei riittävästi korosta työkykyjohtamisen merkitystä.

Sisäinen valvonta ja riskienhallinta kaupunkikonsernissa

Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan tavoitteena on edistää kaupunkikonsernin toiminnan taloudellisuutta ja tehokkuutta, varmistaa toiminnan ja talouden raportoinnin oikeellisuus ja tietojen luotettavuus, turvata resurssit, omaisuus, henkilöstö ja toiminnan jatkuvuus sekä varmistaa lakien, päätösten, sääntöjen ja johdon ohjeiden noudattaminen. Kaupunginvaltuusto hyväksyi 2.3.2015 Riskienhallinnan ja sisäisen valvonnan järjestämisen periaatteet Vantaan kaupunkikonsernissa. Konsernia velvoittavat periaatteet astuivat voimaan 31.3.2015. Sisäisen valvonnan ohje on päivitetty ja lähetetty hyväksyttäväksi syksyn 2023 aikana.

Sisäinen valvonta on kiinteä osa normaalia johtamisprosessia ja eri toimintojen ohjauskäytäntöjä. Kaupunginvaltuuston päätöksen mukaisesti kaupunginjohtaja, apulaiskaupunginjohtajat ja palvelualuejohtajat vastaavat kaupunki-, toimiala- ja palvelualueetasolla hyvän johtamis- ja hallintotavan, riskienhallinnan ja sisäisen valvonnan järjestämisestä, toteuttamisesta ja toimivuuden varmistamisesta voimassa olevan ohjeistuksen mukaisesti. Lisäksi kuntalaki edellyttää, että selonteko sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestämisestä ja keskeisistä johtopäätöksistä tulee sisällyttää tilikaudelta laadittavaan toimintakertomukseen.

Riskienhallinta on yksi keskeinen sisäisen valvonnan osa-alue ja sillä tarkoitetaan järjestelmällistä ja ennakoivaa tapaa tunnistaa, analysoida sekä hallita riskejä sekä toimintaan liittyviä uhkia ja mahdollisuuksia. Riskienhallintaa ja sisäistä valvontaa toteutetaan kaikilla organisaatiotasolla sekä eri toiminnoissa ja prosesseissa että palvelutuottajille ulkoistetuissa palveluissa ja hankinnoissa. Toiminnan jatkuvuus poikkeuksellisen vakavien riskien kohdalla varmistetaan valmiussuunnitelmin ja muilla toiminnan jatkuvuuteen ja häiriöttömyyteen pyrkivillä etukäteisvalmisteluilla.

Riskienhallinta tukee Vantaan kaupunkikonsernin jokapäiväistä johtamista ja päätöksentekoa. Se on osa toiminnan suunnittelua ja tukee asetettujen tavoitteiden saavuttamista ja talousarvion toteuttamista. Riskien arviointi talousarvioprosessissa käynnistyy toimintaympäristön muutosten analysoimisesta ja jatkuu aina yksittäisten tavoitteiden toteutumista uhkaavien riskien arvioimiseen, hallintatoimenpiteiden määrittämiseen ja budjetointiin sekä tavoitteista raportoimiseen. Riskienhallintaa ohjaava kaupunkitasoinen ohjeistus edellyttää, että myös sitovien tavoitteiden yhteydessä esitetään keskeiset tavoitteiden toteutumista uhkaavat riskit. Edellä mainittujen riskien arviointien ja hallintakeinojen valinnan pohjalta muodostuu pohja riskienhallintasuunnitelmalle, jota täydennetään muun muassa toimintaan, henkilöstöön, asukkaisiin ja asiakkaisiin sekä omaisuuteen, ympäristöön ja organisaation hallussa olevaan tietoon kohdistuvien riskien tunnistamisella ja arvioinnilla.

Kaupungin riskienhallinnan kehittämisestä ja koordinoimisesta vastaa riskienhallintapäällikkö ja kaupungin riskienhallinnan johtoryhmänä toimii kaupungin johtoryhmä. Kaupungin sisäisen tarkastus avustaa kaupunginhallitusta ja kaupunginjohtajaa hyvän johtamis- ja hallintotavan, riskienhallinnan ja sisäisen valvonnan toimivuuden arvioinnissa ja kehittämisessä suorittamalla kaupungin organisaation hallinnon, talouden ja toimintojen tarkastusta sekä tarjoamalla konsultointipalveluja.

Toimialan johdolta, palvelualueilta, liikelaitoksilta ja erikseen määritetyiltä tytäryhteisöiltä edellytetään riskienhallintasuunnitelman laadintaa. Riskienhallintasuunnitelma tarkastetaan ja toimitetaan riskienhallintapäällikölle kaksi kertaa vuodessa. Riskienhallintaan liittyvät raportointiajankohdat esitetään vuosittain taloussuunnitelman laadintaohjeessa, ollen pääsääntöisesti toukokuussa ja joulukuussa. Toimialat, liikelaitokset sekä konserniin kuuluvat merkittävät yhtiöt laativat päivitetyn riskienhallintasuunnitelman lisäksi loppuvuodesta kirjallisen selonteon sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan toteutumisesta. Projektien riskienhallinnan osalta noudatetaan kaupunkitasoisesti määritettyä Vantaan projektimallia, jonka mukaan vaativammille projekteille tulee laatia erilliset riskienhallintasuunnitelmat.

Vuoden 2023 aikana kaupunkikonserni koki merkittäviä muutoksia, kun sosiaali- ja terveystoimen toimiala, Suun terveydenhuollon liikelaitos sekä Keski-Uudenmaan pelastustoimen liikelaitos siirtyi-

vät Vantaan ja Keravan hyvinvointialueelle. Toimijoiden mukana siirtyi samalla tiettyjä riskejä ja vastuuta, mutta toimintaa tehdään yhä kaupungin palveluissa ja toimipisteissä. Yhteistyön merkitys on kasvanut niin turvallisuuden, varautumisen kuin riskienhallinnan osalta, jotta yhteistä toimintaa pysytään jatkamaan niin normaali- kuin häiriötilanteissa. Vuonna 2023 on myös julkaistu sekä kansallinen että Uudenmaan alueellinen riskiarvio, joiden huomioida riskeistä ja toimintaympäristön muutoksista on hyvä huomioida myös Vantaan osalta tulevaisuuden haasteissa ja riskiarvioinneissa.

KÄYTTÖTALOUSOSA

Talousarvion 2024 täytäntöönpano

Kaupunginvaltuuston hyväksymä talousarvio on muita kaupungin toimielimiä sitova toimintaohje. Kaupunginvaltuuston päättämät tehtävät, sitovat tavoitteet ja niiden toteuttamiseen myönnetty määrärahat ovat muutettavissa sitovuustasoltaan vain kaupunginvaltuuston päätöksellä. Muut tavoitteet ovat toimielimen toimintaa ohjaavia perustelutietoja. Talousarviota täytäntöön pantaessa on erityisesti otettava huomioon, että kaupunginhallituksen ja -valtuuston talousarviokäsittelyssä tekemät erillispäätökset ovat toimialoja sitovia ja ne tulee sisällyttää toimialan käyttösuunnitelmaan.

Käyttösuunnitelmien laatiminen

Toimialojen on valmisteltava lautakuntien hyväksyttäväksi määrärahojen käyttämisen ja tuloarvioiden toteutumisen seuraamista varten käyttösuunnitelma, joka sisältää tarkistetun toimintasuunnitelman ja määräraha-alueen tehtävälueille, palvelualueille, vastuualueille ja yksiköille. Käyttösuunnitelmat esitetään lautakunnissa yksiköittäin ja tiliryhmittäin. Toiminta sopeutetaan talousarviossa myönnettujen määrärahojen sallimiin rajoihin.

Lautakuntien tehtävälueittain hyväksymä käyttösuunnitelma annetaan kaupunginhallitukselle tiedoksi tammikuussa 2024 ja lautakuntakäsittely tulee sopeuttaa tähän aikatauluun. Käyttösuunnitelmasta tulee käydä ilmi sitovien erien vastaavuus kaupunginvaltuuston hyväksymään talousarvioon nähden. Kaupunginhallitus hyväksyy talousarviokohtien 10 20, 10 40, 10 50 sekä kaupunkistrategian ja johdon toimialan määrärahojen käyttösuunnitelmat.

Lautakuntien on huolehdittava, että kaupungin päätettävissä olevat maksut tarkistetaan kustannusten nousua vastaavasti ja kaupungille kuuluvat tulot peritään tehtyjen sopimusten ja annettujen ohjeiden mukaisesti. Talousarviovuoden tulot ja menot tulee kohdistaa niille yksiköille, joille ko. tulo- ja menomäärärahat on budjetoitu. Palvelutuotannon laadukkuus, paras mahdollinen hinta- ja laatusuhde, on lautakuntien vastuulla.

Käyttösuunnitelmien laadinnassa on otettava erityisesti huomioon kaupunginvaltuuston päättämä kaupunkistrategia, strategian tavoitteet sekä sitovien tavoitteiden toteuttamiseen tarvittavat voimavarat, jotta voidaan varmistua toimialojen ja koko kaupungin strategiatyön yhdensuuntaisuudesta.

Kaupungin merkittävillä tytäryhteisöillä asetetaan kaupungin talousarvion yhteydessä taloudelliset ja toiminnalliset tavoitteet. Tavoitteiden toteutumisesta raportoidaan valtuustolle osavuosikatsausten ja tilinpäätöksen yhteydessä.

Kaupunkia eri yhteisöissä edustavien tulee valvoa kaupungin taloudellisia etuja ja ottaa huomioon kaupunginvaltuuston päättämät strategiset tavoitteet ja noudattaa mahdollisesti erikseen annettavia toimintaohjeita.

Kaupunginhallitus siirtää keskitetysti varatut määrärahat toimielimille erikseen sovitusti. Kaupunginhallituksella on lisäksi oikeus antaa määrärahojen käyttöä ja avustusten jakoa koskevia yksityiskohtaista täytäntöönpanoa koskevia sitovia ohjeita muille toimielimille.

Rahoitus

Kaupunginjohtajalla on oikeus tämän talousarvion sekä Vantaan kaupungin hallintosäännön perusteella ottaa lainaa rahoitusosaan merkityn nettolainanoton lisäksi enintään sama määrä kuin lainoja lyhennetään ja hyväksyä niiden ehdot. Talous- ja strategijaohjajalla on oikeus korvata pitkäaikainen lainanotto joko kokonaan tai osittain lyhytaikaisella lainalla talousarviovuoden ajaksi sekä oikeus tehdä koron- ja valuutanvaihtosopimuksia.

Kaupunginvaltuusto on hyväksynyt tuloksenkäsittelyeriä, kuten rahastojen muutoksia sekä käyttöomaisuuden poistoja koskevat suunnitelmat talousarvion tuloslaskelmaosan hyväksymisen yhteydessä. Kaupunginhallitus antaa toimintakertomuksessa tai sen käsittelyn yhteydessä esityksen tilikauden tuloksen käsittelystä.

Huolehtiessaan oman toimialansa tehtävistä kaikkien lautakuntien on oltava selvillä ehdotustensa ja toimenpiteittensä vaikutuksesta kaupungin kokonaistalouteen. Tätä velvollisuutta ne eivät voi siirtää muille elimille.

Raportointi

Toimialojen on raportoitava lautakunnille talousarvion ja sitovien tavoitteiden toteutumisesta lautakuntien päättäminä ajankohtina. Lautakuntien raporteista toimitetaan vuosikolmanneksittain kaupunginhallitukselle ja -valtuustolle osavuosikatsaus talousarvion toteutumisesta talousohjauksen ohjeiden mukaisesti. Lisäksi henkilöstö ja konsernipalveluiden palvelualue koostaa osavuosikatsaukseen raportoinnin keskeisille tytäryhteisöille asetettujen tavoitteiden toteutumisesta. Kaupunginhallitukselle ja -valtuustolle toimitettavissa raporteissa tulee huomioida kaupunkitason raportoinnin näkökulma.

Sitovien tavoitteiden toteutumisesta raportoidaan osavuosikatsausten tilanteen mukaisesti. Vuoden 2024 talousarviota koskeva raportointi tapahtuu valtuustossa kesä- ja marraskuussa sekä vuoden 2025 toukokuussa. Vuosikolmanneksittain tehtävissä määrärahaennusteissa tulee huomioida jaksotettavat menot ja tulot siten kuin ne esitetään tilinpäätöstä laadittaessa. Osavuosikatsauksissaan toimialojen tulee esittää toimialatasoinen ennuste koko vuoden talouden toteumasta. Mahdolliset valtuustoon nähden sitovien määrärahojen muutosesitykset tulee käsitellä osavuosikatsauksista erillisinä asioina lautakunnissa niin, että kaupunginvaltuusto ehtii käsittelemään muutosesitykset talousarviovuoden aikana.

Talousraportoinnin tiedot lautakunnille, kaupunginhallitukselle ja -valtuustolle tuotetaan SAP BW -raportoinnin kautta. Talousarvion toteutumisesta raportoidaan kaupunginhallitukselle kuukausittain toimialatasolla SAP BW -raportoinnin tietojen perusteella talouspalvelujen kanssa sovitun raportointiaikataulun mukaisesti. Toimialan talousarvion toteumaennusteet päivitetään SAP-järjestelmään kuukausittain talousohjauksen antaman aikataulun mukaisesti.

Sitovat määrärahat

Käyttötalousosa	Talousarviokohta	
10	Yleishallinto	tulot ja menot
11	Kaupunkistrategia ja johto	tulot ja menot
13	Kasvatus ja oppiminen	tulot ja menot
13 7	Toisen asteen koulutus	toimintakate
16	Kaupunkikulttuuri ja hyvinvointi	tulot ja menot
16332	Musiikkiopisto	toimintakate
16333	Kuvataidekoulu	toimintakate
14 0	Kaupunkiympäristölautakunta	tulot ja menot
14 5	Kaupunkitilalautakunta	tulot ja menot
14 51	Joukkoliikenne	tulot ja menot
14 32	Kiinteistöt ja tilat netto	toimintakate
14 52	Varikko	toimintakate

Tuloslaskelmaosa

Verotulot	tulot
Valtionosuudet	tulot
Korkotulot	tulot
Muut rahoitustulot	tulot
Korkomenot	menot
Muut rahoitusmenot	menot

Investointiosa

91 1	Uudisrakentaminen	investointiryhmä / tulot ja menot
91 2	Korjausrakentaminen	investointiryhmä / tulot ja menot
91 3	Vuokra- ja osaketilojen muutostyöt	investointiryhmä / menot
92	Aineeton omaisuus	investointiryhmä / tulot ja menot
93 1–93 5	Kunnallistekniset työt	investointiryhmä / tulot ja menot
93 8	Vantaan ratikka	investointiryhmä / menot
94	Irtain omaisuus	toimielin / tulot ja menot
95	Kiinteä omaisuus	toimielin (kv/kh/kala) / tulot ja menot
97	Osakkeet ja osuudet	kohde / tulot ja menot

Rahoitusosa

Antolainauksen muutokset	antolainojen lisäys ja vähennys
Nettolainanotto	nettolainanotto

Nettobudjetoitujen yksiköiden toimintakatetta heikentävä talousarviomuutos on esitettävä kaupunginvaltuuston hyväksyttäväksi siitä riippumatta, johtuuko poikkeama talousarviosta bruttomenojen ylittymisestä tai bruttotulojen alittumisesta. Muutoksesta, joka ei toteumissa aiheuta talousarviossa esitetyn sitovan toimintakatteen ylittymistä, ei esitetä talousarviomuutosta.

Talousarvion määrärahojen ja tuloarvioiden yhteenveto
Kaupunki + rahastot

KÄYTTÖTALOUSOSA	Sitovuus	Määrärahat	Tuloarviot
10 Yleishallinto	B	21 182	1 050
11 Kaupunkistrategia ja johto	B	115 005	7 516
13 Kasvatus ja oppiminen	B	484 273	32 117
13 7 Toinen aste	N	76 176	1 157
16 Kaupunkikulttuuri ja hyvinvointi	B	78 221	9 752
16332 Musiikkiopisto	N	4 724	1 047
16333 Kuvataidekoulu	N	1 210	322
14 0 Kaupunkiympäristölautakunta	B	16 356	5 976
14 5 Kaupunkitilalautakunta	B	70 982	60 030
14 51 Joukkoliikenne	B	62 500	11 954
14 32 Kiinteistöt ja tilat netto	N	93 323	206 105
14 52 Varikko	N	5 098	5 547
Rahastot	N	1 977	421
TULOSLASKELMAOSA			
Verotulot	B		612 000
Valtionosuudet	B		182 000
Korkotulot	B		16 600
Muut rahoitustulot	B		13 151
Korkomenot	B	24 600	
Muut rahoitusmenot	B	125	
Satunnaiset erät	B		
INVESTOINTIOSA			
91 1 Uudisrakentaminen	B	53 110	
91 2 Korjausrakentaminen	B	48 570	
91 3 Vuokra- ja osaketilojen muutostyöt	B	1 320	
92 Aineeton omaisuus	B	7 000	
93 Julkinen käyttöomaisuus	B	54 000	2 500
94 Irtain omaisuus	B	7 000	
95 Kiinteä omaisuus	B	24 000	3 500
97 Osakkeet ja osuudet	B	3 300	
RAHOITUSOSA			
Antolainauksen muutokset			
Antolainasaamisten lisäykset	B	15 000	
Antolainasaamisten vähennykset	B		2 500
Lainakannan muutokset			
Pitkäaikaisten lainojen lisäys	B		195 000
Pitkäaikaisten lainojen vähennys	B	105 300	
Lyhytaikaisen lainojen muutos	N		
Oman pääoman muutokset	B		
Muut maksuvalmiuden muutokset			
Vaikutus maksuvalmiuteen/Rahavarojen muutos			4 109
TALOUSARVION LOPPUSUMMA		1 374 352	1 374 352

Toimialoittain vertailu 2022–2027 ja kehys

Kunta-alan palkkaratkaisun vaikutuksia huomioitiin talousarviossa keskitettynä varauksena kaupunkistrategian ja johdon toimialalla. Ratkaisu sisälsi vuonna 2023 jaettavia paikallisia eriä, joiden vaikutus on jaettu toimialoille kaupunginjohtajan talousarvioesityksen yhteydessä.

1000 euroa	TP 2022	KS 2023	KEHYS 2024	LTK 2024	TA 2024	TS 2025	TS 2026	TS 2027
Yleishallinto								
Tulot	18 730	407	1 107	1 050	1 050	350	0	350
Menot	-29 842	-22 345	-21 513	-21 182	-21 182	-20 813	-19 731	-20 936
Toimintakate	-11 113	-21 938	-20 405	-20 132	-20 132	-20 463	-19 731	-20 586
Kaupunkistrategia ja johto								
Tulot	13 780	8 275	7 348	7 516	7 516	7 629	7 743	7 859
Menot	-131 257	-121 185	-121 836	-124 060	-115 005	-163 691	-167 783	-171 747
Toimintakate	-117 476	-112 910	-114 488	-116 544	-107 489	-156 062	-160 040	-163 888
Kasvatus ja oppiminen								
Tulot	39 469	37 630	33 378	33 274	33 274	33 791	34 317	34 852
Menot	-507 760	-525 714	-548 122	-552 863	-560 449	-574 461	-588 822	-603 543
Toimintakate	-468 290	-488 084	-514 744	-519 589	-527 176	-540 669	-554 505	-568 691
Kaupunkikulttuuri ja hyvinvointi								
Tulot	10 376	11 595	11 120	11 120	11 120	11 288	11 458	11 631
Menot	-71 775	-77 842	-82 480	-83 580	-84 155	-86 259	-88 416	-90 626
Toimintakate	-61 399	-66 247	-71 360	-72 461	-73 036	-74 972	-76 958	-78 995
Kaupunkiympäristö								
Tulot	288 885	286 088	299 760	294 612	289 612	317 792	327 878	346 077
Menot	-266 241	-240 034	-246 135	-247 655	-248 259	-254 465	-260 827	-267 348
Toimintakate	22 644	46 054	53 624	46 957	41 353	63 327	67 051	78 730

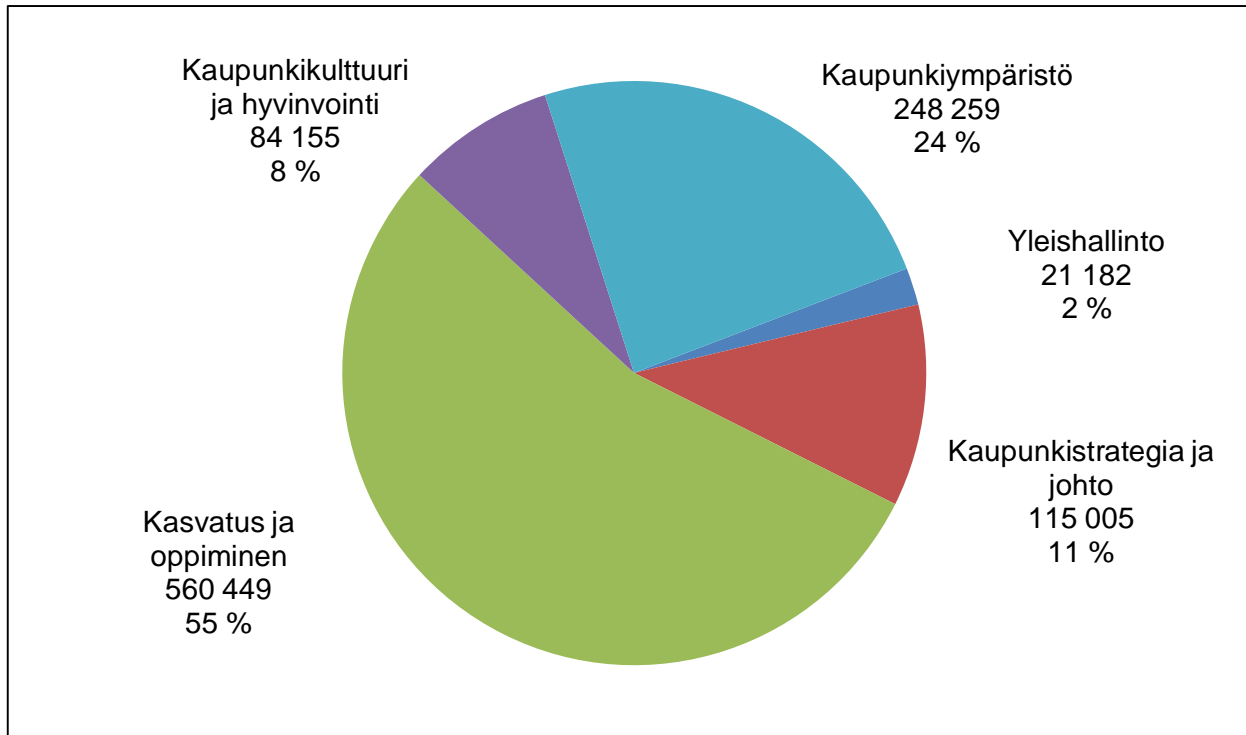
1000 euroa	TP 2022	KS 2023	KEHYS 2024	LTK 2024	TA 2024	TS 2025	TS 2026	TS 2027
Sosiaali- ja terveydenhuolto								
Tulot	71 424	0	0	0	0	0	0	0
Menot	-831 051	0	0	0	0	0	0	0
Toimintakate	-759 627	0	0	0	0	0	0	0
Rahastot yhteensä								
Tulot	515	421	421	421	421	432	442	453
Menot	-891	-1 977	-1 977	-1 977	-1 977	-2 026	-2 077	-2 129
Toimintakate	-376	-1 556	-1 556	-1 556	-1 556	-1 595	-1 635	-1 676
Käyttötalous yhteensä ilman liikelaitoksia								
Tulot	443 179	344 417	353 133	347 993	342 993	371 282	381 839	401 223
Menot	-1 838 816	-989 098	-1 022 063	-1 031 317	-1 031 027	-1 101 716	-1 127 657	-1 156 329
Toimintakate	-1 395 638	-644 681	-668 929	-683 325	-688 035	-730 434	-745 818	-755 106
Rahoitus								
Tulot	1 520 496	815 596	814 536	825 233	823 233	895 833	936 633	969 133
Menot	-2 886	-12 562	-21 263	-24 725	-24 725	-28 525	-33 925	-40 625
Toimintakate	1 517 610	803 034	793 273	800 508	798 508	867 308	902 708	928 508
Investointiosa								
Tulot	24 449	6 013	3 500	6 000	6 000	32 500	56 500	56 500
Menot	-139 775	-163 745	-185 400	-198 300	-198 300	-285 580	-390 280	-379 510
Netto	-115 326	-157 733	-181 900	-192 300	-192 300	-253 080	-333 780	-323 010
Kaikki yhteensä ilman liikelaitoksia								
Tulot	1 988 124	1 166 025	1 171 169	1 179 226	1 172 226	1 299 615	1 374 972	1 426 856
Menot	-1 981 477	-1 165 405	-1 228 726	-1 254 342	-1 254 052	-1 415 821	-1 551 862	-1 576 464
Toimintakate	6 647	620	-57 556	-75 116 656	-81 826 656	-116 206 208	-176 890 010	-149 607 843

1000 euroa	TP 2022	KS 2023	KEHYS 2024	LTK 2024	TA 2024	TS 2025	TS 2026	TS 2027
Keski-Uudenmaan pelastustoimen liikelaitos								
Tulot	42 196	0	0	0	0	0	0	0
Menot	-41 059	0	0	0	0	0	0	0
Toimintakate	1 136	0	0	0	0	0	0	0
Suun terveydenhuollon liikelaitos								
Tulot	25 904	0	0	0	0	0	0	0
Menot	-25 432	0	0	0	0	0	0	0
Toimintakate	472	0	0	0	0	0	0	0
Liikelaitokset yhteensä								
Tulot	68 100	0	0	0	0	0	0	0
Menot	-66 491	0	0	0	0	0	0	0
Toimintakate	1 608	0	0	0	0	0	0	0

Toimintamenot toimialoittain

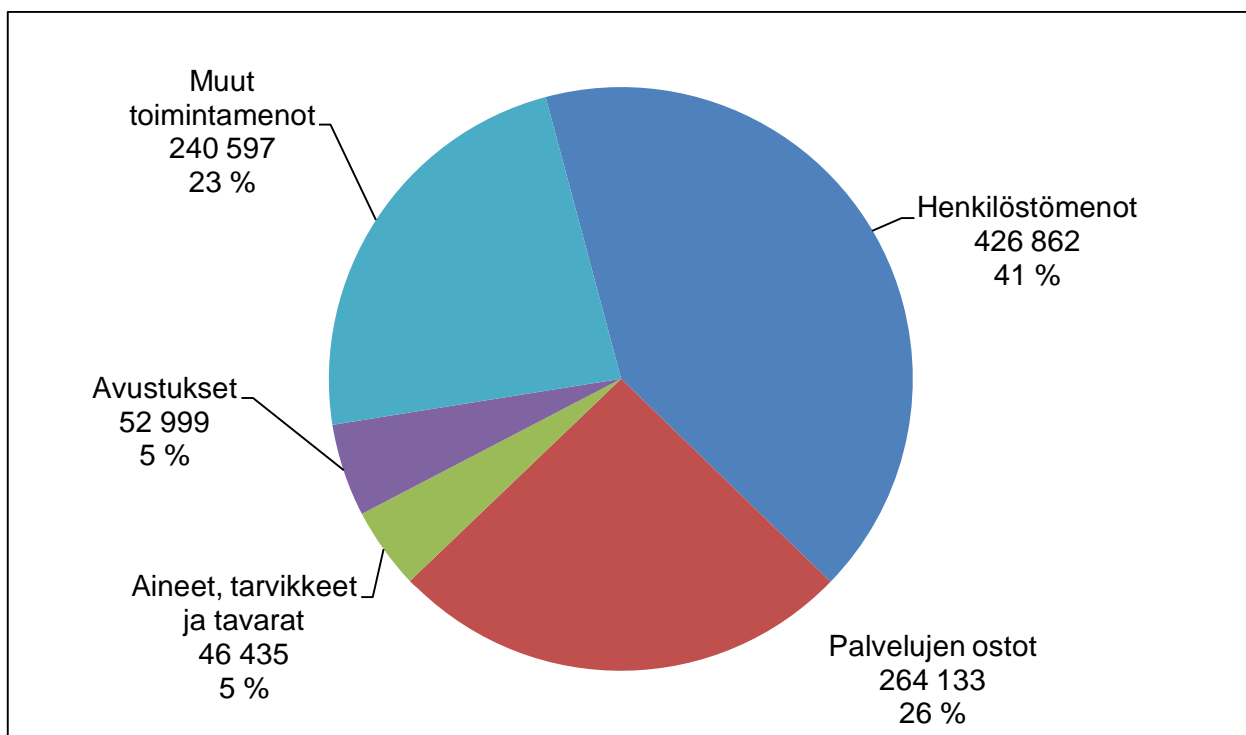
(sisäiset erät mukana)

1 000 euroa

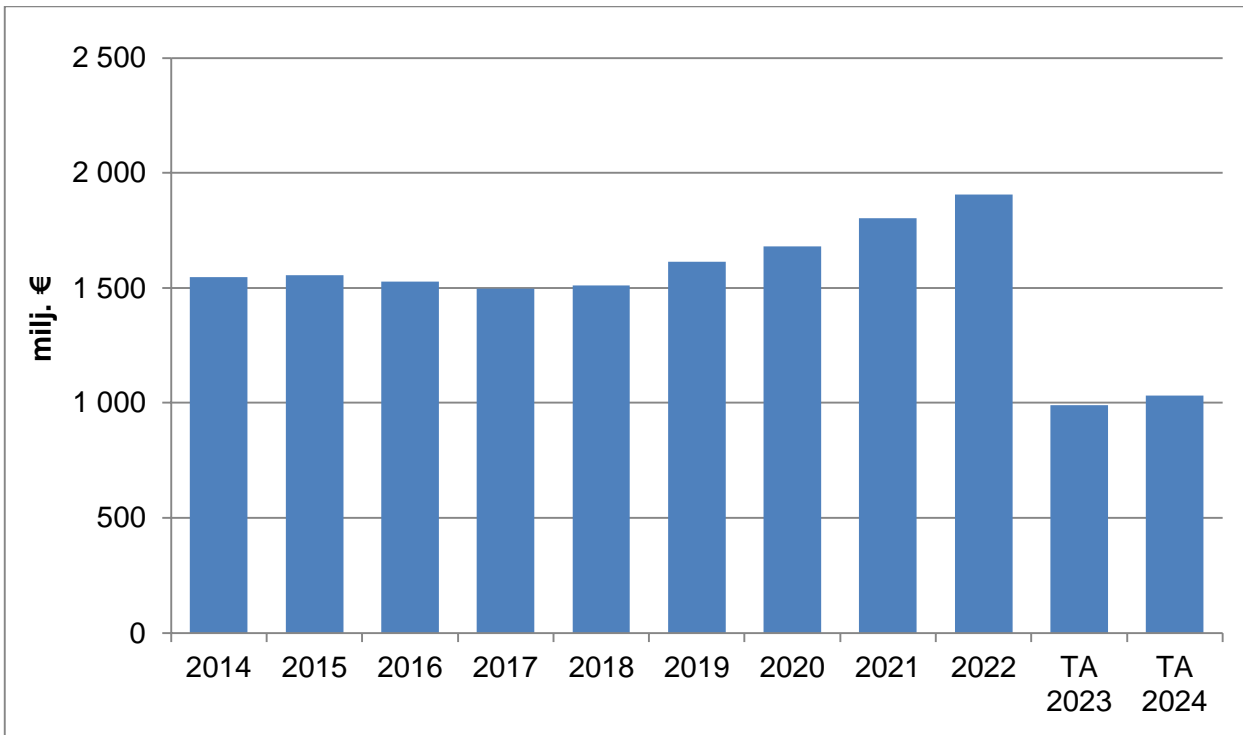
**Toimintamenot menolajeittain kaupunki ja rahastot yhteensä**

(sisäiset erät mukana)

1 000 euroa

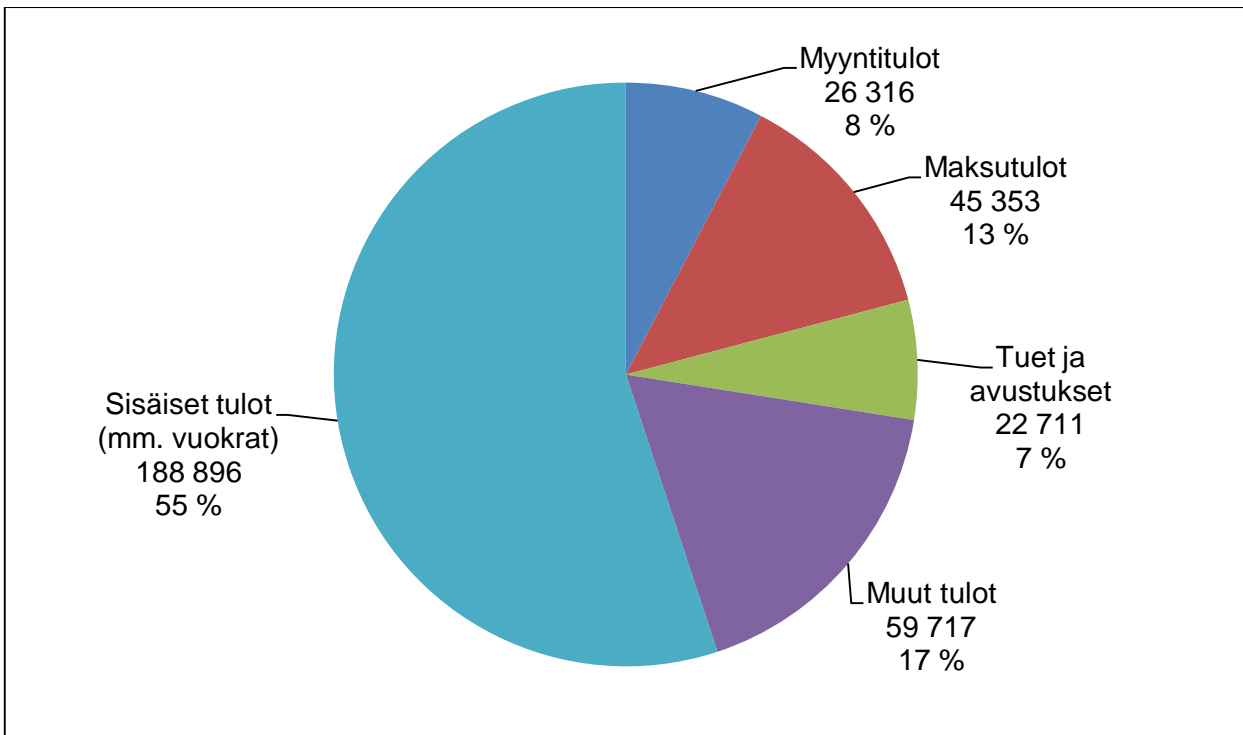


Toimintamenojen kehitys kaupunki, rahastot ja liikelaitokset yhteensä (sisäiset erät mukana)

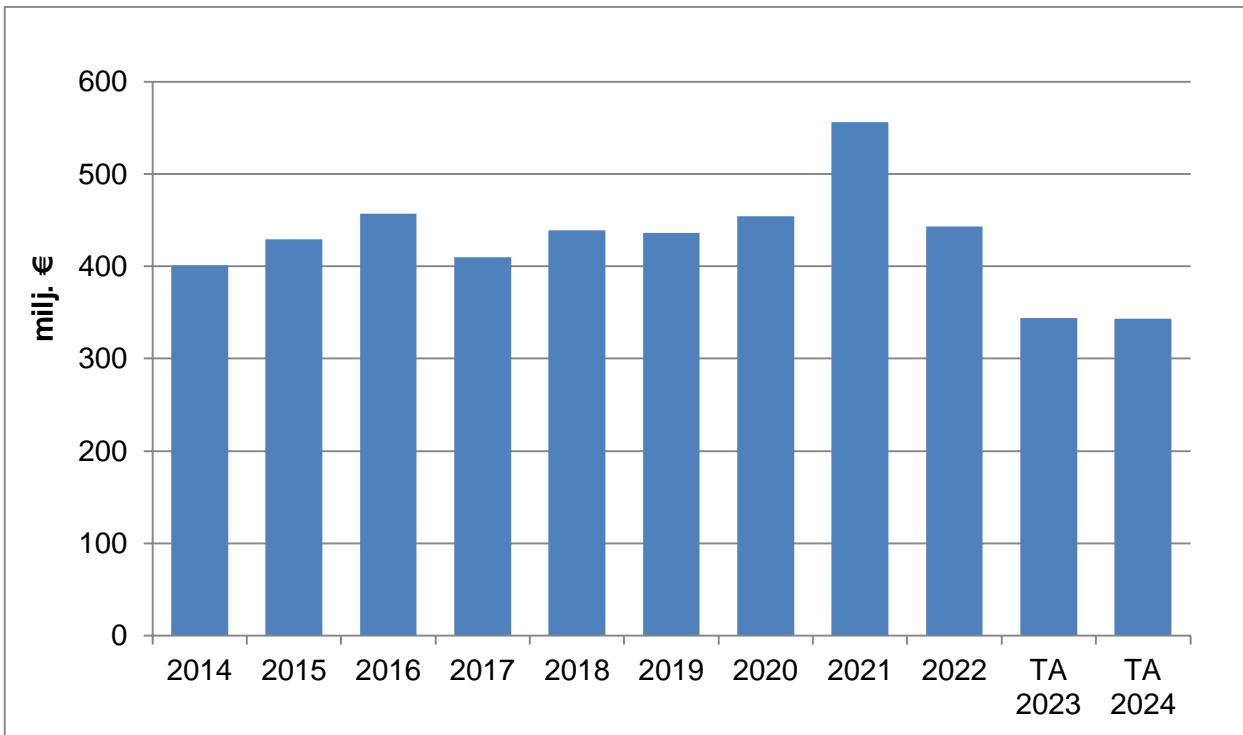


Toimintatulot tulolajeittain kaupunki ja rahastot yhteensä (sisäiset erät mukana)

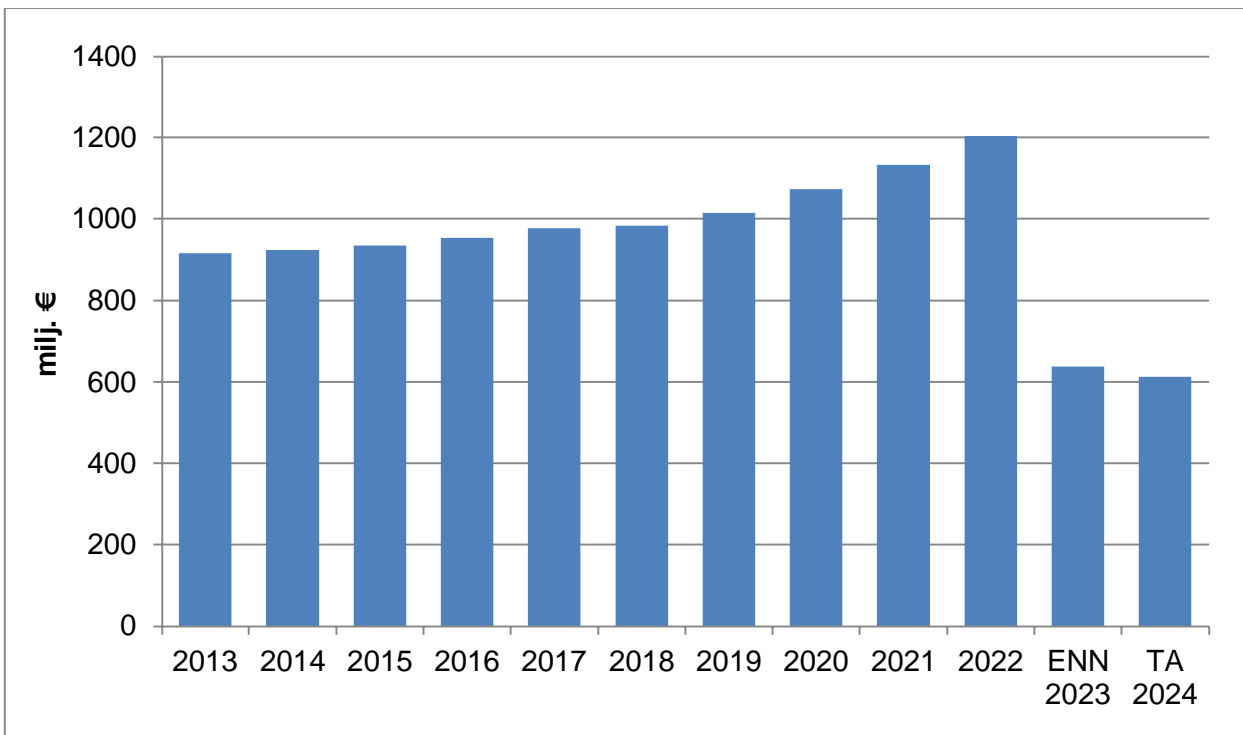
1 000 euroa



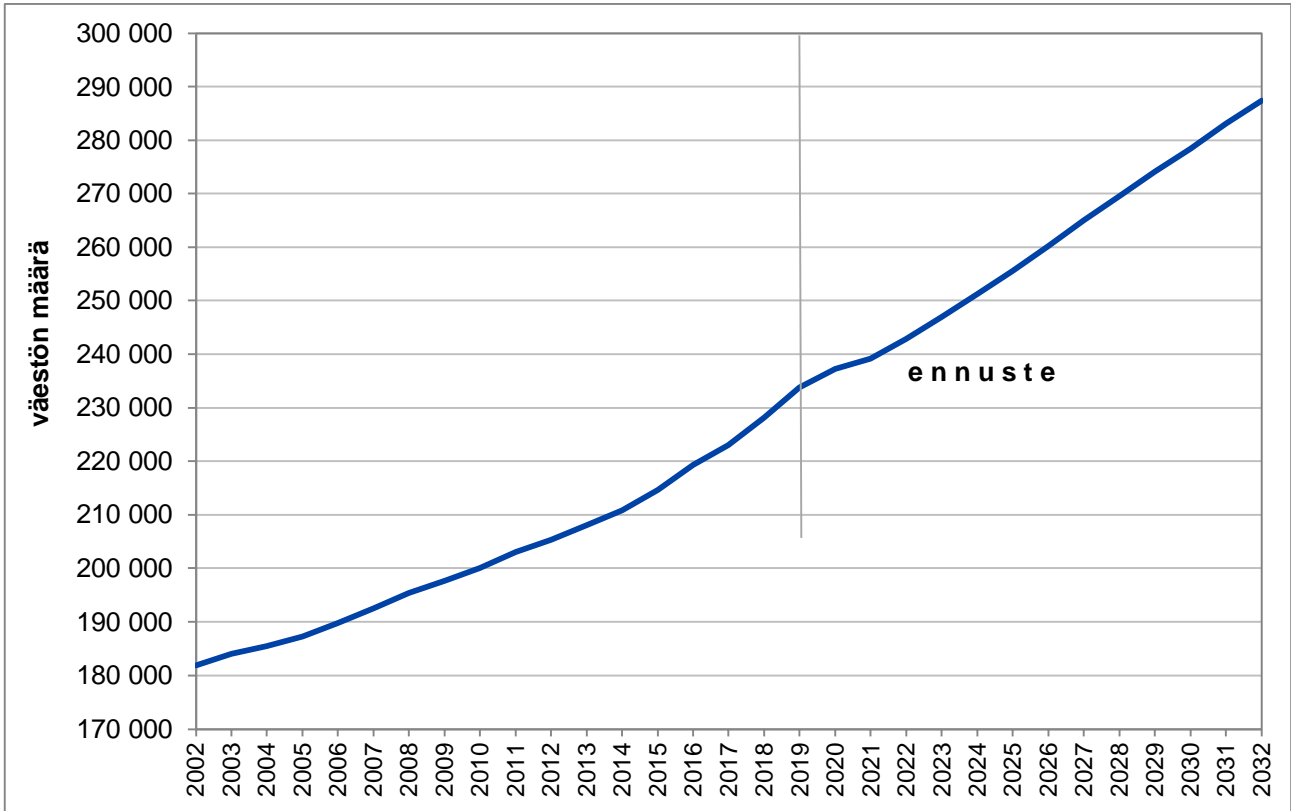
Toimintatulojen kehitys kaupunki, rahastot ja liikelaitokset yhteensä
(sisäiset erät mukana)



Verotulojen kehitys
(kaikki verotulot yhteensä)

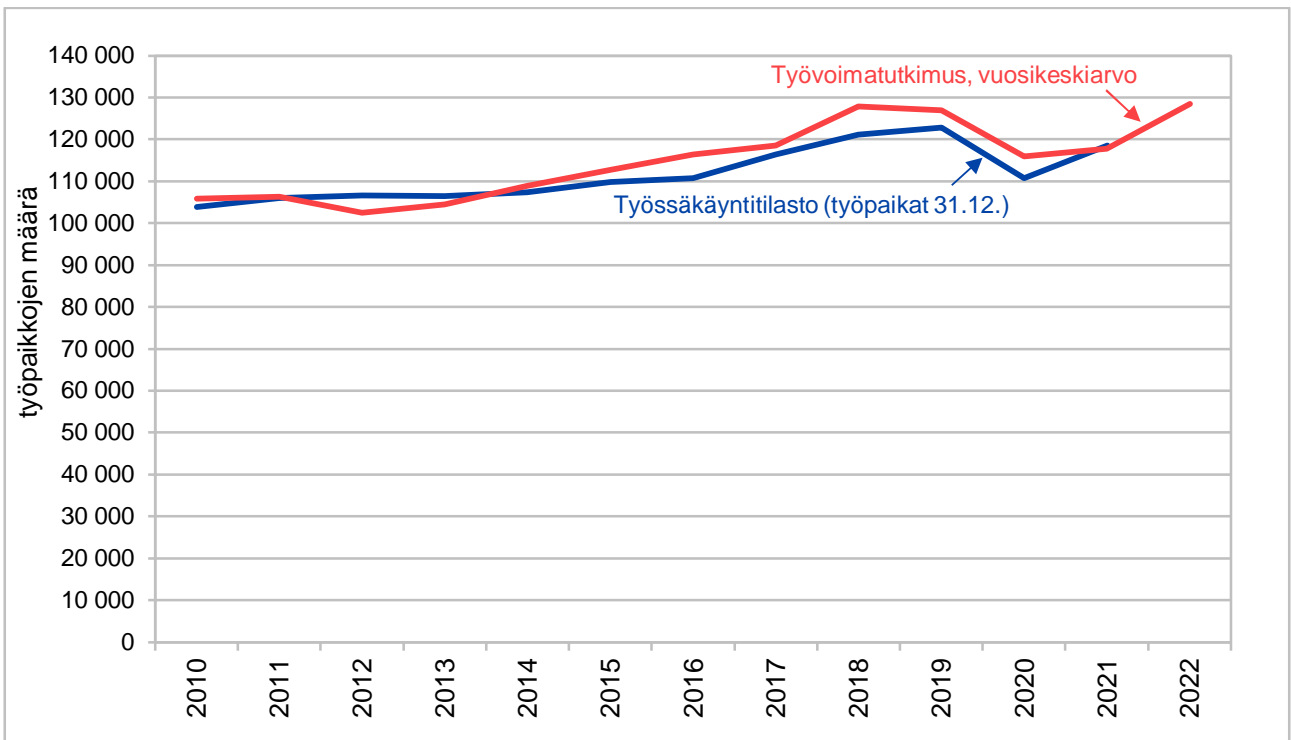


Väestökehitys



Lähde: Tilastokeskus ja Vantaan kaupunki

Työpaikkakehitys



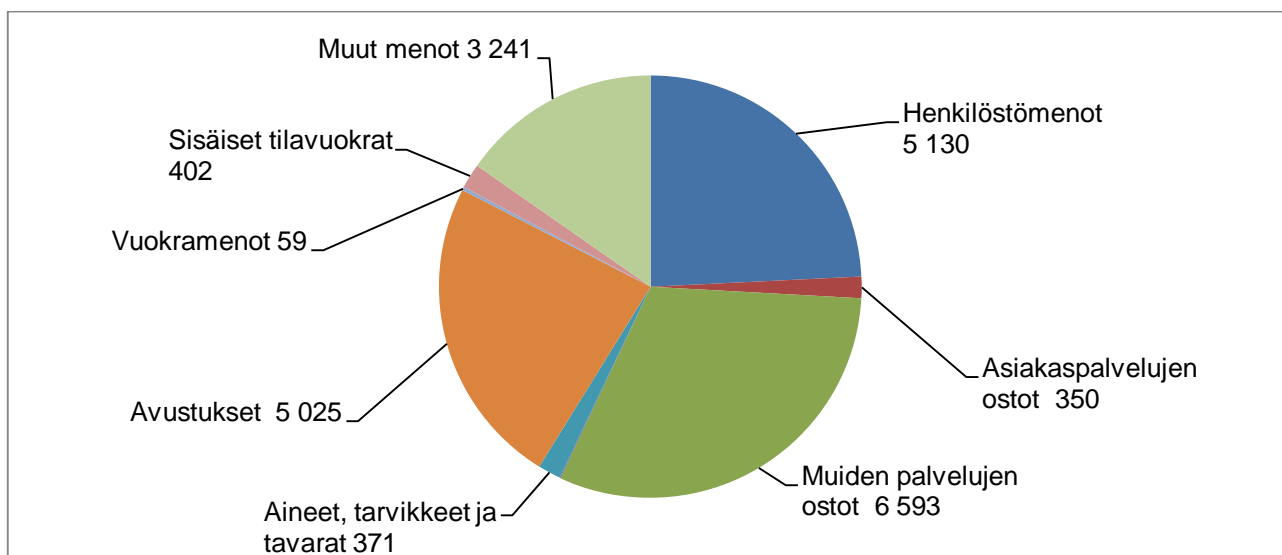
Lähde: Tilastokeskus

10

YLEISHALLINTO

Määrärahat	TP 2022	TA 2023	LTK 2024	TA 2024	TS 2025	TS 2026	TS 2027
1000 euroa							
Tulot	18 730	407	1 050	1 050	350	0	350
Menot	-29 842	-22 345	-21 182	-21 182	-20 813	-19 731	-20 936
Toimintakate	-11 113	-21 938	-20 132	-20 132	-20 463	-19 731	-20 586

Tuloslaskelma	TP 2022	TA 2023	LTK 2024	TA 2024
1000 euroa				
Myyntitulot	56	57	0	0
Maksutulot	0	0	0	0
Tuet ja avustukset	515	350	1 050	1 050
Muut tulot	16 409	0	0	0
Sisäiset tulot	1 749	0	0	0
Tulot yhteensä	18 730	407	1 050	1 050
Henkilöstömenot	-2 364	-3 984	-5 130	-5 130
Asiakaspalvelujen ostot	-299	-330	-350	-350
Muiden palvelujen ostot	-9 040	-9 472	-6 593	-6 593
Sisäisten palvelujen ostot	-11 463	0	-10	-10
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-159	-348	-371	-371
Avustukset	-4 663	-4 604	-5 025	-5 025
Vuokramenot	-108	-34	-59	-59
Sisäiset tilavuokrat	-348	-373	-402	-402
Muut menot	-1 399	-3 200	-3 241	-3 241
Menot yhteensä	-29 842	-22 345	-21 182	-21 182
Toimintakate	-11 113	-21 938	-20 132	-20 132
Poistot	0	0	0	0
Vyörytykset	0	0	0	0
Tilikauden tulos	-11 113	-21 938	-20 132	-20 132



Toiminnan kuvaus ja toimintaympäristön muutokset

Yleishallinto sisältää keskusvaalilautakunnan, kaupunginvaltuuston, tarkastuslautakunnan ja ulkoisen tarkastuksen, kaupunginhallituksen sekä yhteistoimintaosuudet ja –avustukset.

Henkilöstösuunnitelma

	TP 2022	KS 2023	TA 2024
Vakituisen henkilöstön lkm	4	4	4
Määräaikaisen henkilöstön lkm	0	0	0
Henkilöstön kokonaismäärä	4	4	4

Vuodet eivät ole vertailukelpoisia keskenään järjestelmän vaihdon ja hyvinvointialueelle siirtyneiden henkilöiden takia.

10 10

Keskusvaalilautakunta

Vastuuhenkilö: Nelli Jääskeläinen

Puheenjohtaja: Niilo Kärki

Määrärahat	TP 2022	TA 2023	LTK 2024	TA 2024	TS 2025	TS 2026	TS 2027
1000 euroa							
Tulot	513	350	1 050	1 050	350	0	350
Menot	-477	-731	-2 525	-2 525	-1 690	-130	-845
Toimintakate	36	-381	-1 475	-1 475	-1 340	-130	-495

Tuloslaskelma	TP 2022	TA 2023	LTK 2024	TA 2024
1000 euroa				
Myyntitulot	0	0	0	0
Maksutulot	0	0	0	0
Tuet ja avustukset	513	350	1 050	1 050
Muut tulot	0	0	0	0
Sisäiset tulot	0	0	0	0
Tulot yhteensä	513	350	1 050	1 050
Henkilöstömenot	-412	-599	-2 100	-2 100
Asiakaspalvelujen ostot	0	0	0	0
Muiden palvelujen ostot	-33	-75	-230	-230
Sisäisten palvelujen ostot	0	0	-10	-10
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-31	-47	-150	-150
Avustukset	0	0	0	0
Vuokramenot	-1	-10	-35	-35
Sisäiset tilavuokrat	0	0	0	0
Muut menot	0	0	0	0
Menot yhteensä	-477	-731	-2 525	-2 525
Toimintakate	36	-381	-1 475	-1 475
Poistot	0	0	0	0
Vyörytykset	0	0	0	0
Tilikauden tulos	36	-381	-1 475	-1 475

Toiminnan kuvaus

Keskusvaalilautakunta kunnan ylimpänä vaaliviranomaisena vastaa yleisten vaalien järjestämisestä siltä osin kuin se vaalilainsäädännön mukaan kuuluu kunnalle. Seuraava vaali ovat presidentinvaali 28.1.2024. Ennakkoäänestys järjestetään kotimaassa 17.-23.1.2024. Mahdollisen toisen kierroksen varsinainen äänestyspäivä on 11.2.2024 ja ennakkoäänestys toimitetaan 31.1.-3.2.2024. Presidentinvaali on äänestysaktiivisuudeltaan vilkkain vaali. Edellisessä presidentinvaalissa vuonna 2018 äänesti 68,2 prosenttia vantaalaisista äänioikeutetuista.

Vuonna 2024 järjestetään myös europarlamenttivaalit. Varsinainen äänestyspäivä on 9.6.2024. Ennakkoäänestys toimitetaan 29.5.-4.6.2024. Edellisissä europarlamenttivaaleissa vuonna 2019 äänesti 41,5 prosenttia vantaalaisista äänioikeutetuista.

Keskusvaalilautakunnan menot koostuvat sekä ennakkoäänestämisen että vaalipäivän äänestämisen aiheutuvista kustannuksista. Vuonna 2024 valmistellaan myös huhtikuussa 2025 pidettäviä kunta- ja aluevaaleja.

Oikeusministeriö suorittaa kunnalle eduskuntavaaleissa, presidentinvaalissa ja europarlamenttivaaleissa kertakorvauksena ministeriön vahvistaman euromäärän kutakin kunnassa asuvaa äänioikeutettua kohden. Presidentinvaalissa korvaus suoritetaan kaksinkertaisena, jos vaalissa toimitetaan toinen kierros. Korvaus on vähintään 2,20 euroa/äänioikeutettu kunnan asukas.

Vuonna 2024 valmistellaan huhtikuussa 2025 pidettäviä kunta- ja aluevaaleja. Vuonna 2026 ei järjestetä vaaleja. Vuonna 2027 järjestetään eduskuntavaalit.

Keskeiset tavoitteet

Keskusvaalilautakunta huolehtii, että kuntavaalien järjestelyt ovat vaalilainsäädännön mukaiset ja kuntalaisille vaaleissa äänestäminen on mahdollisimman sujuvaa ja vaivatonta.

Toiminnan keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen

Toiminnassa ja vaalien järjestämisessä ei ole suuria muutoksia.

10 20

Kaupunginvaltuusto

Vastuhenkilö: Pekka Timonen

Puheenjohtaja: Antti Lindtman

Määrärahat	TP 2022	TA 2023	LTK 2024	TA 2024	TS 2025	TS 2026	TS 2027
1000 euroa							
Tulot	0	0	0	0	0	0	0
Menot	-1 255	-1 508	-1 532	-1 532	-1 571	-1 610	-1 650
Toimintakate	-1 255	-1 508	-1 532	-1 532	-1 571	-1 610	-1 650

Tuloslaskelma	TP 2022	TA 2023	LTK 2024	TA 2024
1000 euroa				
Myyntitulot	0	0	0	0
Maksutulot	0	0	0	0
Tuet ja avustukset	0	0	0	0
Muut tulot	0	0	0	0
Sisäiset tulot	0	0	0	0
Tulot yhteensä	0	0	0	0
Henkilöstömenot	-765	-854	-911	-911
Asiakaspalvelujen ostot	0	0	0	0
Muiden palvelujen ostot	-203	-270	-298	-298
Sisäisten palvelujen ostot	0	0	0	0
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-27	-107	-27	-27
Avustukset	0	0	0	0
Vuokramenot	-3	0	0	0
Sisäiset tilavuokrat	-258	-277	-296	-296
Muut menot	0	0	0	0
Menot yhteensä	-1 255	-1 508	-1 532	-1 532
Toimintakate	-1 255	-1 508	-1 532	-1 532
Poistot	0	0	0	0
Vyörytykset	0	0	0	0
Tilikauden tulos	-1 255	-1 508	-1 532	-1 532

Toiminnan kuvaus

Kuntalain mukaan kunnassa on valtuusto, joka vastaa kunnan toiminnasta ja taloudesta sekä käyttää kunnan päätösvaltaa.

Kuntalain mukaan valtuusto päättää:

- 1) kuntastrategiasta;
- 2) hallintosäännöstä;
- 3) talousarviosta ja taloussuunnitelmasta;
- 4) omistajaohjauksen periaatteista ja konserniohjeesta;
- 5) liikelaitokselle asetettavista toiminnan ja talouden tavoitteista;
- 6) varallisuuden hoidon sekä rahoitus- ja sijoitustoiminnan perusteista;
- 7) sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan perusteista;
- 8) palveluista ja muista suoritteista perittävien maksujen yleisistä perusteista;
- 9) takaussitoumuksen tai muun vakuuden antamisesta toisen velasta;

- 10) jäsenten valitsemisesta toimielimiin, jollei jäljempänä toisin säädetä;
- 11) luottamushenkilöiden taloudellisten etuuksien perusteista;
- 12) tilintarkastajien valitsemisesta;
- 13) tilinpäätöksen hyväksymisestä ja vastuuvapaudesta;
- 14) muista valtuuston päätettäviksi säädetyistä ja määrätyistä asioista.

Määrärahavaraus perustuu kaupunginvaltuuston yhdentoista kokouksen, kahdeksan selostustilaisuuden, seitsemän iltakoulun ja neljän seminaaripäivän järjestämiseen vuonna 2024.

Vuonna 2024 pidetään valtuuston 50-vuotisjuhlakokous.

Toiminnan keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen

Luottamushenkilöiden palveluiden sähköistämistä jatketaan ja kaupungintalon kokoustekniikka uudistetaan vastaamaan käyttötarpeita.

10 30

Tarkastuslautakunta ja ulkoinen tarkastus

Vastuuhenkilö: Sari Hännikäinen

Puheenjohtaja: Tuire Kaimio

Määrärahat	TP 2022	TA 2023	LTK 2024	TA 2024	TS 2025	TS 2026	TS 2027
1000 euroa							
Tulot	0	0	0	0	0	0	0
Menot	-562	-651	-664	-664	-681	-698	-715
Toimintakate	-562	-651	-664	-664	-681	-698	-715

Tuloslaskelma	TP 2022	TA 2023	LTK 2024	TA 2024
1000 euroa				
Myyntitulot	0	0	0	0
Maksutulot	0	0	0	0
Tuet ja avustukset	0	0	0	0
Muut tulot	0	0	0	0
Sisäiset tulot	0	0	0	0
Tulot yhteensä	0	0	0	0
Henkilöstömenot	-383	-381	-394	-394
Asiakaspalvelujen ostot	0	0	0	0
Muiden palvelujen ostot	-147	-232	-227	-227
Sisäisten palvelujen ostot	0	0	0	0
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-3	-7	-7	-7
Avustukset	0	0	0	0
Vuokramenot	0	-2	-2	-2
Sisäiset tilavuokrat	-29	-29	-34	-34
Muut menot	0	0	0	0
Menot yhteensä	-562	-651	-664	-664
Toimintakate	-562	-651	-664	-664
Poistot	0	0	0	0
Vyörytykset	0	0	0	0
Tilikauden tulos	-562	-651	-664	-664

Toiminnan kuvaus

Tarkastuslautakunta huolehtii kaupungin ja kaupunkikonsernin hallinnon ja talouden tarkastuksen järjestämisestä ja yhteensovittamisesta, arvioi kuinka valtuuston asettamat toiminnan ja talouden tavoitteet kunnassa ja kuntakonsernissa ovat toteutuneet, sekä arvioi onko toiminta järjestetty tuloksellisesti ja tarkoituksenmukaisella tavalla. Lautakunta arvioi talouden tasapainotuksen toteutumista tilikaudella ja voimassa olevan taloussuunnitelman riittävyttä, mikäli taseessa on kattamatonta alijäämää ja esittää kannanottonsa tilinpäätöksen hyväksyttävyydestä kaupunginvaltuustolle. Tarkastuslautakunta valmistelee valtuuston päätettävät hallinnon ja talouden tarkastusta koskevat asiat ja valvoo sidonnaisuuksien ilmoittamisvelvollisuuden noudattamista sekä saattaa ilmoitukset valtuuston tiedoksi.

Määrärahavaraus kattaa tarkastuslautakunnan kokousten, koulutusten ja arviointitoiminnan sekä ulkoisen tarkastuksen palveluyksikön ja ostopalveluna hankittavan tilintarkastuksen kustannukset.

Keskeiset tavoitteet

Tarkastuslautakunta on tärkeä osa kaupungin toiminnan arviointi- ja kehitysjärjestelmää ja kuntalaisten palvelujen toteutumisen edunvalvoja, joka toimii kaupungin arvojen mukaisesti tukien kaupungin strategian toimeenpanoa.

Toiminnan keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen

Toimintaa kehitetään resurssien puitteissa.

10 40

Kaupunginhallitus

Vastuuhenkilö: Pekka Timonen

Puheenjohtaja: Mika Kasonen

Määrärahat	TP 2022	TA 2023	LTK 2024	TA 2024	TS 2025	TS 2026	TS 2027
1000 euroa							
Tulot	18 160	0	0	0	0	0	0
Menot	-11 665	-14 703	-11 404	-11 404	-11 689	-11 981	-12 281
Toimintakate	6 495	-14 703	-11 404	-11 404	-11 689	-11 981	-12 281

Tuloslaskelma	TP 2022	TA 2023	LTK 2024	TA 2024
1000 euroa				
Myyntitulot	0	0	0	0
Maksutulot	0	0	0	0
Tuet ja avustukset	2	0	0	0
Muut tulot	16 409	0	0	0
Sisäiset tulot	1 749	0	0	0
Tulot yhteensä	18 160	0	0	0
Henkilöstömenot	-754	-2 102	-1 725	-1 725
Asiakaspalvelujen ostot	-299	-330	-350	-350
Muiden palvelujen ostot	-8 502	-8 745	-5 613	-5 613
Sisäisten palvelujen ostot	-1	0	0	0
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-99	-188	-188	-188
Avustukset	-445	-60	-194	-194
Vuokramenot	-104	-22	-22	-22
Sisäiset tilavuokrat	-62	-67	-72	-72
Muut menot	-1 399	-3 191	-3 241	-3 241
Menot yhteensä	-11 665	-14 703	-11 404	-11 404
Toimintakate	6 495	-14 703	-11 404	-11 404
Poistot	0	0	0	0
Vyörytykset	0	0	0	0
Tilikauden tulos	6 495	-14 703	-11 404	-11 404

Toiminnan kuvaus

Kuntalain mukaan kunnanhallituksen tulee:

- 1) vastata kunnan hallinnosta ja taloudenhoidosta;
- 2) vastata valtuuston päätösten valmistelusta, täytäntöönpanosta ja laillisuuden valvonnasta;
- 3) valvoa kunnan etua ja, jollei hallintosäännössä toisin määrätä, edustaa kuntaa ja käyttää sen puhevaltaa;
- 4) edustaa kuntaa työnantajana ja vastata kunnan henkilöstöpolitiikasta;
- 5) vastata kunnan toiminnan yhteensovittamisesta;
- 6) vastata kunnan toiminnan omistajaohjauksesta;
- 7) huolehtia kunnan sisäisestä valvonnasta ja riskienhallinnan järjestämisestä

Hallintosäännössä on tarkemmin määritelty kaupunginhallituksen tehtäviä.

Talousarviokohtaan sisältyvät kaupunginhallituksen, konsernijaoston, toimikuntien, käyttövarausten ja muun yleishallinnon määrärahat.

Kaupunginhallitus

Talousarviokohdalle on varattu määräraha kaupunginhallituksen 21 kokousta sekä konsernijaoston 11 kokousta varten. Kaupunginhallituksen iltakouluja on suunniteltu pidettävän 9 kertaa vuoden 2024 aikana.

Toimikunnat

Myös kaupunginhallituksen asettamien toimikuntien ja neuvottelukuntien toimintaan sekä pääkaupunkiseudun yhteistyöhön liittyviä kokouksia varten on varattu määrärahaa.

Valtuustoryhmien toiminnan tukeminen

Valtuustoryhmien toiminnan tukemiseen on varattu 134 000 euroa.

Käyttövaraukset

Käyttövarauksissa toiminnallisen varauksen määräraha on yhteensä 322 000 euroa. Määrärahasta voidaan maksaa edunvalvonnan, edustustilaisuuksien ja kaupungin markkinoinnin kustannuksia, joista on suora hyöty kaupungille ja kaupungissa harjoitettavalle elinkeinotoiminnalle. Määrärahaa voidaan käyttää odottamattomien ja Vantaalle strategisesti merkittävien kansainvälisten, kansallisten tai seudullisten kehittämishankkeiden osallistumisen valmisteluun. Lisäksi menokohdalta varataan raidehankkeiden viestintään ja Vantaan kaupunkinäkyvyyden lisäämiseen 100 000 euroa.

Talousarviokohdan määrärahaan sisältyvät kuntien keskusjärjestöjen maksuosuudet sekä jäsenmaksut niille yhteisöille, joissa Vantaan kaupunki on jäsenenä sekä osuudet Helsingin seudun ympäristöpalvelut kuntayhtymälle (HSY) ja Uudenmaan liitolle.

Opiskelijoiden ja koululaisten kesätyöpaikkoihin on varattu 800 000 euroa. Määräraha on tarpeen, koska tarve nuorten ja alan opiskelijoiden kesätyöllistämiseen on ilmeinen. Opiskelijoiden palkkaaminen vaikuttaa myös työvoiman saatavuuteen, koska nuorilla on mahdollisuuksia jo opiskeluvaiheessa tutustua kunta-alan työtehtäviin. Lisäksi se tukee oppilaitosyhteistyötä. Määräraha mahdollistaa noin 350 kesätyöntekijän palkkaamisen.

Työkokeiluihin varattu 62 000 euroa mahdollistaa terveysperusteiseen uravaihtoon liittyvän uuden tehtävän kokeilun tukemisen yhteensä noin 20 kuukauden ajan per vuosi.

Talousarvioon on varattu 350 000 euron määräraha vantaalaisille nuorille annettaviin kesätyöseteleihin vantaalaisiin yrityksiin ja yhdistyksiin työllistymiseksi. Vantaa jatkaa ja kehittää nuorille suunnattujen yrittäjyyskurssien- ja kokeilujen tarjoamista vaihtoehtona kesätyösetelille yhteistyössä järjestöjen kanssa.

Loppiaisvastaanotolle on varattu 165 000 euroa.

Kaupungin osuuteen verotuskustannusten kattamiseen on varattu 2 800 000 euroa.

Historiatoimikunta

Vantaa50-historiahankkeessa on tutkittu kaupungin nopeaa kehitystä 1970-luvun alusta 2020-luvulle, ja nyt juhluvuonna valmistuu tutkimuksen ensimmäinen osa. Historiatoimikunta on asettanut tutkimushankkeelle toimituskunnan: Ryhmän puheenjohtajana toimii Euroopan historian professori Laura Kolbe Helsingin yliopistosta ja muita jäseniä ovat FM Jukka Hako, arkeologi Andreas Koivisto Vantaan kaupunginmuseosta, arkkitehti Tarja Laine ja museopalveluiden päällikkö Marjo Poutanen sekä tutkija FT Sari Aalto. Juhlavuoteen liittyy kirjan lisäksi tutkimustuloksia esitteleviä tapahtumia. Myös kaupunginmuseon näyttely hyödyntää ja esittelee uutta tutkimusaineistoa.

Vantaan kaupunki osti Håkansbölen kartanon vuonna 2005. Kaupan myötä esineistön lisäksi kartanon laaja arkistoaineisto siirtyi osaksi Vantaan kaupunginmuseon kokoelmaa. Kartanon arjen ja elinkeinon tutkimisen aloittaminen vuonna 2024 tukee erinomaisesti kartanomuseon valmistelua ja yleisölle avaamista.

Vantaa-Seuran ja Historiatoimikunnan yhteistyö Helsingin pitäjä – Vantaa -vuosikirjan julkaisemisessa jatkuu vuonna 2024. Vuosikirja tallentaa tutkimuksillaan ja kirjoituksillaan Vantaan kaupungin historiaa, tapahtumia ja perinteitä menneiltä ajoilta aina nykypäivään asti. Kirjan tavoitteena on tuottaa laadukasta ja tutkittua historiatietoa alueen menneisyydestä kiinnostuneille.

Myönteisen erityiskohtelun toimintaohjelma 2023–2025

Eriarvoistumiskehitys on ollut nähtävillä jo useamman vuosikymmenen ajan niin kansainvälisellä kuin paikallisellakin tasolla. Kuitenkin kohtaamamme viime aikojen kriisit haastavat lisäksi asukkaiden hyvinvointia, jaksamista ja yhteenkuuluvuutta aivan uudella tavalla. Nämä kehityskulut korostavat pitkäjänteisen ja suunnitelmallisen eriarvoisuuden ja alueellisen eriytymisen ehkäisytyön tärkeyttä. Sosiaalisesti kestävä Vantaa -strategiateeman suunnitelma eli Myönteisen erityiskohtelun toimintaohjelma (MEK) on rakentanut uudenlaista yhteistoiminnan kulttuuria, jolla tämänkaltaisia systeemisii ja kompleksisia haasteita voitaisiin ratkaista. Ohjelmaa toteutetaan vuosina 2023–2025 ja sen toteutukseen varataan 2 milj. euroa vuosittain, yhteensä 6 milj. euroa.

Myönteisen erityiskohtelun toimintaohjelma koostuu neljästä kärkiteemasta. Ensimmäisessä kärkiteemassa, Vaikuttavuutta tiedolla johtamisella, luodaan paremmat puitteet tiedolla johtamiselle sekä vaikuttavuuden tutkimiselle. Mallissa edistetään jatkuvan kehittämisen periaatteita, suunnitelmallisuutta sekä yhteistyötä toimialojen ja kaupungin yhteistyökumppaneiden kanssa. Tiedolla johtamisen mallia kehitetään data-analyytikon, korkeakouluharjoittelijan sekä opinnäytteiden tekijöiden avulla.

Toisessa kärkiteemassa, Lapsikeskeinen investointistrategia, on kaksi alateemaa: 1. Vantaasta lapsiperhemyönteisin kunta sekä 2. koulutuksellisen eriarvoisuuden torjuminen. Kärkiteeman ydinviesti on se, että erityisesti huono-osaisimpiin perheisiin ja lapsiin kohdistuvat panostukset voivat olla investointeja, jotka lisäävät heidän hyvinvointiaan sekä toisaalta vähentävät kalliiden korjaavien palveluiden käyttöä. Tavoitteenamme on vahvistaa lasten ja nuorten kiinnittymistä koulupolkuun ja yhteiskuntaan muun muassa koulunuorisotyön, nuorisotyöraiteilla sekä Tempo-orkesteritoiminnan avulla. Pilottoimme myös uudenlaista musiikkikasvatusta MEK-päiväkodeissa.

Kolmannessa kärkiteemassa, Hyvinvointia koulutuksesta, työllisyydestä sekä terveydestä, on myös kaksi alateemaa, jotka ovat koulutus ja työllisyys sekä terveys. Tutkimusten mukaan erityisesti maahanmuuttajaäitien työllistymisaste on Suomessa erittäin matala verrattuna muihin verrokkiryhmiin tai maihin. Tähän puututaan muun muassa maahanmuuttajavanhemmille tarkoitetulla ohjelmalla kouluissa (VAMU) sekä panostamalla suomen kielen opetukseen. Terveellisiä elintapoja sekä asukkaiden yhteisöllisyyttä ja yhteenkuuluvuutta vahvistetaan koululaisurheilujoukkueilla ja kaupunginosien vertaisohjaamiseen pohjautuvilla lähiliikuntaryhmillä.

Neljännessä kärkiteemassa, Kukoistavat kaupunkikeskukset, on myös kaksi alateemaa, joista ensimmäinen on tehdä lähiöistä eläviä, moninaisia ja yhteisöllisiä kohtaamispaikkoja. Kasvava ja merkittävä osa vantaalaisista kokee yksinäisyyttä ja ulkopuolisuutta, mikä on riski yhä syvenevään yhteisöllisyyden rapautumiseen ja syrjäytymiseen. Suunnan kääntäminen vaatii erityisesti alueille jalautumista, vuorovaikutusta, alueiden toimijoiden tuomista yhteen, yhteistyötä sekä resursseja. Täten tavoitteena on kehittää suuralueita ja kaupunginosia yhteisökehittämällillä, jossa pääideana on alueen asukkaiden ja yhteisöjen voimaannuttaminen ja tuominen yhteen.

Kukoistavien kaupunkikeskusten toisena alateemana on raidekaupunkia rakentamassa. Vantaan aluekeskustat ovat usein vaa'ankieliasemassa, kun tarkastellaan alueiden kehittymismahdollisuuksia. Tähän kiinnitetään huomiota muun muassa keskustojen kehittämissuunnitelmillä, suuralueiden viestintäbrändeillä sekä segregaatiotyöryhmällä. Sosiaalisesti kestävää kaupunkia rakennetaan myös järkevällä ja tietoon pohjautuvalla maa- ja asuntopolitiikalla sekä suuralueiden keskeisillä

hankkeilla, kuten suunnitellulla Vantaan ratikalla. Toivomme, että muodostettavat taloyhtiöklubit toimisivat alustana taloyhtiöiden monenlaiselle yhteiskehittämiselle sekä paremmalle aluekehittämiselle.

10 50

Yhteistoimintaosuudet ja -avustukset

Vastuuhenkilö: Pekka Timonen

Toimielin: Kaupunginhallitus

Määrärahat	TP 2022	TA 2023	LTK 2024	TA 2024	TS 2025	TS 2026	TS 2027
1000 euroa							
Tulot	56	57	0	0	0	0	0
Menot	-15 883	-4 752	-5 056	-5 056	-5 183	-5 312	-5 445
Toimintakate	-15 826	-4 694	-5 056	-5 056	-5 183	-5 312	-5 445

Tuloslaskelma	TP 2022	TA 2023	LTK 2024	TA 2024
1000 euroa				
Myyntitulot	56	57	0	0
Maksutulot	0	0	0	0
Tuet ja avustukset	0	0	0	0
Muut tulot	0	0	0	0
Sisäiset tulot	0	0	0	0
Tulot yhteensä	56	57	0	0
Henkilöstömenot	-49	-48	0	0
Asiakaspalvelujen ostot	0	0	0	0
Muiden palvelujen ostot	-154	-150	-225	-225
Sisäisten palvelujen ostot	-11 461	0	0	0
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	0	0	0	0
Avustukset	-4 218	-4 544	-4 831	-4 831
Vuokramenot	0	0	0	0
Sisäiset tilavuokrat	0	0	0	0
Muut menot	0	-10	0	0
Menot yhteensä	-15 883	-4 752	-5 056	-5 056
Toimintakate	-15 826	-4 694	-5 056	-5 056
Poistot	0	0	0	0
Vyörytykset	0	0	0	0
Tilikauden tulos	-15 826	-4 694	-5 056	-5 056

Toiminnan kuvaus

Tiedekeskussäätiön avustusta varten on varattu 4 309 600 euroa.

Suomen Kansallisoopperan vuotuisen käyttöavustukseen on varattu sopimuksen mukaisesti 471 782 euroa. Yhteistyösopimus sisältää koulujen kanssa tehtävän yhteistyön sekä esiintymiset Vantaalla.

Helsingin yliopiston osana toimivan Kaupunkitutkimusinstituutin kanssa jatketaan yhteistyötä. Toiminnan tavoitteena on vahvistaa kaupungin kehittämisen tietopohjaa yhteistyöllä Kaupunkitutkimusinstituutin toimintaan osallistuvien Helsingin yliopiston ja Aalto-yliopiston tutkijoiden kanssa. Keskeisiä tutkimuksen painopisteitä on epätasa-arvo kaupungeissa, kaupunkialueiden kilpailukyky, hiili-neutraalius ja digitalisaation vaikutukset kaupunkeihin. Vuoden 2024 kokonaismenot ovat 480 000 euroa, josta Vantaan osuus on 120 000 euroa. Toiminta jatkuu nyt lisäajalla. Koronapandemian aikana suunniteltuja post doc- rekrytointeja ei saatu tehtyä. Tämän takia yhteistyötä jatketaan vielä vuoteen 2025 asti.

Vantaan, Espoon ja Helsingin kaupungit suunnittelevat yliopistoyhteistyön kehittämiseen uutta mallia Kaupunkiakatemian toimintakauden loputtua vuonna 2023. Tavoitteena on kehittää kaupunkeja paremmin palveleva yhteistyömalli.

Max Planck -instituutti on Euroopan johtava ei-yliopistollinen tutkimuslaitos. Max Planck –keskus tekee alueellista väestötieteellistä tutkimusta, nuorten mielenterveyden sekä ikääntyvän väestön pitkäaikaisen hoivan tutkimusta. Helsingin yliopisto ja Max Planck- instituutti ovat sopineet tutkimusyksikön perustamisesta Helsingin yliopiston yhteyteen. Vantaan, Espoon ja Helsingin kaupunginjohtajat ja pormestari ovat linjanneet, että kaupungit osallistuvat instituutin rahoittamiseen viisivuotiskaudella. Vuodelle 2024 tätä tarkoitusta varten on varattu 50 000 euroa.

11

KAUPUNKISTRATEGIA JA JOHTO

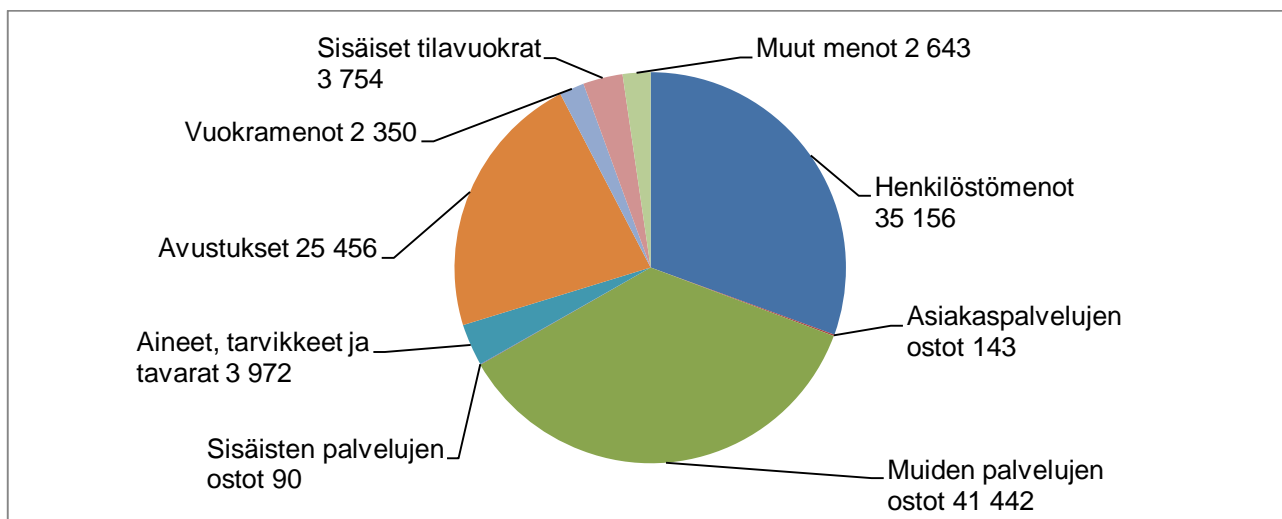
Vastuuhenkilö: Pekka Timonen

Toimielin: Kaupunginhallitus

Määrärahat	TP 2022	TA 2023	LTK 2024	TA 2024	TS 2025	TS 2026	TS 2027
1000 euroa							
Tulot	13 780	8 275	7 516	7 516	7 629	7 743	7 859
Menot	-131 257	-121 274	-124 060	-115 005	-163 691	-167 783	-171 747
Toimintakate	-117 476	-112 999	-116 544	-107 489	-156 062	-160 040	-163 888

Kunta-alan palkkaratkaisun vaikutuksia huomioitiin talousarviossa keskitettynä varauksena kaupunkistrategian ja johdon toimialalla. Ratkaisu sisälsi vuonna 2023 jaettavia paikallisia eriä, joiden vaikutus on jaettu toimialoille kaupunginjohtajan talousarvioesityksen yhteydessä. Kaupunkistrategian ja johdon toimialalle paikallisten erien vaikutus oli 329 300 euroa. Samalla yleisjohtoon varattua keskitettyä varausta jaettiin yhteensä 9 564 700 euroa.

Tuloslaskelma	TP 2022	TA 2023	LTK 2024	TA 2024
1000 euroa				
Myyntitulot	4 475	2 009	1 987	1 987
Maksutulot	4	21	6	6
Tuet ja avustukset	7 721	5 034	5 321	5 321
Muut tulot	791	1 212	202	202
Sisäiset tulot	789	0	0	0
Tulot yhteensä	13 780	8 275	7 516	7 516
Henkilöstömenot	-31 962	-43 299	-44 211	-35 156
Asiakaspalvelujen ostot	-97	-143	-143	-143
Muiden palvelujen ostot	-57 759	-38 601	-41 442	-41 442
Sisäisten palvelujen ostot	-369	-80	-90	-90
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-2 446	-3 062	-3 972	-3 972
Avustukset	-28 896	-25 531	-25 456	-25 456
Vuokramenot	-3 288	-3 632	-2 350	-2 350
Sisäiset tilavuokrat	-4 858	-3 358	-3 754	-3 754
Muut menot	-1 581	-3 567	-2 643	-2 643
Menot yhteensä	-131 257	-121 274	-124 060	-115 005
Toimintakate	-117 476	-112 999	-116 544	-107 489
Poistot	-9 478	-10 581	-8 672	-8 672
Vyörytykset	76 197	58 801	0	0
Tilikauden tulos	-50 757	-64 778	-125 216	-116 161



Toiminnan kuvaus ja toimintaympäristön muutokset

Kaupunkistrategian ja johdon toimialaa johtaa kaupunginjohtaja. Toimiala toimii kaupungin keskuhallintona ja vastaa mm. kaupunginvaltuustolle ja kaupunginhallitukselle kuuluvien asioiden valmistelusta ja täytäntöönpanosta, kaupungin muiden toimielinten avustamisesta ja ohjaamisesta, keskitetysti kaupunkitasoisesta suunnittelusta, ohjauksesta ja kaupungin toiminnan tuloksellisuudesta sekä konsernitason ohjauksesta ja valvonnasta.

Kaupunkistrategian ja johdon toimiala muodostuu yleisjohdosta, talouden ja strategian, henkilöstön ja konsernipalveluiden, elinvoimapalveluiden, työllisyys ja kotouttamispalveluiden sekä kuntademokratian palvelualueista sekä viestinnän ja sisäisen tarkastuksen palveluyksiköistä. Toimialaan kuului aiemmin myös Keski-Uudenmaan pelastustoimen liikelaitos, joka siirtyi 1.1.2023 alkaen Vantaan ja Keravan hyvinvointialueelle.

Henkilöstösuunnitelma

	TP 2022	KS 2023	TA 2024
Vakituisen henkilöstön lkm	411	390	408
Määräaikaisen henkilöstön lkm	144	95	81
Henkilöstön kokonaismäärä	555	485	489

Vuodet eivät ole vertailukelpoisia keskenään järjestelmän vaihdon ja hyvinvointialueelle siirtyneiden henkilöiden takia.

11 10

Yleisjohto

Määrärahat	TP 2022	TA 2023	LTK 2024	TA 2024	TS 2025	TS 2026	TS 2027
1000 euroa							
Tulot	582	0	0	0	0	0	0
Menot	-1 667	-14 600	-15 753	-6 189	-6 343	-6 502	-6 665
Toimintakate	-1 084	-14 600	-15 753	-6 189	-6 343	-6 502	-6 665

Tuloslaskelma	TP 2022	TA 2023	LTK 2024	TA 2024
1000 euroa				
Myyntitulot	0	0	0	0
Maksutulot	0	0	0	0
Tuet ja avustukset	540	0	0	0
Muut tulot	42	0	0	0
Sisäiset tulot	0	0	0	0
Tulot yhteensä	582	0	0	0
Henkilöstömenot	-643	-13 114	-14 236	-4 671
Asiakaspalvelujen ostot	-51	0	0	0
Muiden palvelujen ostot	-406	-514	-514	-514
Sisäisten palvelujen ostot	-7	0	0	0
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-39	-322	-322	-322
Avustukset	0	0	0	0
Vuokramenot	-37	-166	-166	-166
Sisäiset tilavuokrat	-458	-485	-516	-516
Muut menot	-26	0	0	0
Menot yhteensä	-1 667	-14 600	-15 753	-6 189
Toimintakate	-1 084	-14 600	-15 753	-6 189
Poistot	0	0	0	0
Vyörytykset	0	0	0	0
Tilikauden tulos	-1 084	-14 600	-15 753	-6 189

Toiminnan kuvaus

Yleisjohto sisältää kaupunginjohtajan toimintakulut, kaupunginjohtajan käyttövarat, kaupunkistrategian ja johdon toimialan yhteiset menot sekä kehitysprojektit.

Kunta-alan palkkaratkaisusta 2023–2024 päästiin sopimukseen maaliskuussa 2023 Kunta- ja hyvinvointialueyönantajat KT:n sekä pääsopijajärjestöjen välisissä neuvotteluissa. Sopimus sisältää yleiskorotuksen, paikallisen järjestelyerän ja kehittämisohjelmaerän. Talousarvion kehysvaiheessa yleiskorotuksen osuus jaettiin toimialoille, mutta muut paikallisesti sovittavat erät jäivät keskitetyksi varaukseksi yleisjohtoon. Kaupunginjohtajan talousarvioesityksessä toimialoille jaetaan tiedossa olevat vuoden 2023 päätöksien mukaiset erät, mutta vuoden 2024 paikallisesti sovittavat erät jäävät vielä keskitetyksi varaukseksi.

11 40

Talous ja strategia

Määrärahat	TP 2022	TA 2023	LTK 2024	TA 2024	TS 2025	TS 2026	TS 2027
1000 euroa							
Tulot	627	345	338	338	343	348	353
Menot	-6 251	-6 028	-6 401	-6 471	-6 633	-6 799	-6 969
Toimintakate	-5 624	-5 684	-6 063	-6 134	-6 291	-6 451	-6 616

Tuloslaskelma	TP 2022	TA 2023	LTK 2024	TA 2024
1000 euroa				
Myyntitulot	422	345	313	313
Maksutulot	0	0	0	0
Tuet ja avustukset	61	0	0	0
Muut tulot	112	0	25	25
Sisäiset tulot	32	0	0	0
Tulot yhteensä	627	345	338	338
Henkilöstömenot	-4 986	-4 693	-4 886	-4 957
Asiakaspalvelujen ostot	0	0	0	0
Muiden palvelujen ostot	-809	-812	-960	-960
Sisäisten palvelujen ostot	0	0	0	0
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-18	-36	-36	-36
Avustukset	0	0	0	0
Vuokramenot	-13	-13	-13	-13
Sisäiset tilavuokrat	-401	-418	-449	-449
Muut menot	-24	-57	-57	-57
Menot yhteensä	-6 251	-6 028	-6 401	-6 471
Toimintakate	-5 624	-5 684	-6 063	-6 134
Poistot	0	0	0	0
Vyörytykset	4 191	3 901	0	0
Tilikauden tulos	-1 434	-1 783	-6 063	-6 134

Toiminnan kuvaus

Talouden ja strategian palvelualue koostuu neljästä palveluyksiköstä, jotka ovat talousohjaus, talouspalvelut, rahoitus sekä strategia ja tutkimus.

Talousohjaus vastaa kaupungin talousarvion ja -suunnitelman valmistelusta sekä tähän liittyvän tietojärjestelmän kehittämisestä. Talousohjaus vastaa myös talousraportoinnista mukaan lukien osavuosikatsauksista sekä palveluverkkosuunnitelman päivittämisestä ja kehittämisestä kaupunkitasolla.

Rahoitus vastaa kaupunkikonsernin lyhyt- ja pitkäaikaisesta varainhankinnasta, rahoitus- ja korkoriskien hallinnasta, leasingrahoituksen puitesopimuksista, sijoitustoiminnasta, likviditeetin ja konsernitilin hallinnasta, ulkoisista pankki- ja rahoittajasuhteista sekä näiden osa-alueiden kehittämisestä. Lisäksi yksikkö vastaa kattavan ja ajantasaisen vakuutusturvan varmistamisesta sekä vahinkorahaston toiminnasta. Palveluyksikkö hallinnoi asuntolaina-, kiinteistö- ja rakentamisen rahastoa.

Talouspalvelut vastaa sekä kaupunki- että konsernitason kirjanpito- ja tilinpäätöstehtävistä, ostolaskujen käsittelystä ja ostoreskontrasta, myyntilaskutus- ja perintätehtävistä, ulkoisen ja sisäisen

laskentatoimen ja niihin liittyvien tietojärjestelmien kehittämisestä sekä toimintansa kilpailukyvyistä ja tuloksellisuudesta.

Strategia ja tutkimus vastaa strategian laadinnasta ja toteutuksesta sekä kaupungin päätöksentekoa tukevan toimintaympäristötiedon tuottamisesta. Tämän lisäksi yksikkö vastaa kaupungin edunvalvonnasta. Strategian osalta keskeistä on koordinoita strategian laadintaa, arviointia sekä mm. sitovien tavoitteiden laadintaa ja seurantaa. Tutkimuksessa keskeisinä ovat erilaiset väestö- ja rakennustilastot, mutta myös tutkimusyhteistyö yliopistojen ja muiden toimijoiden kanssa. Edunvalvonta vastaa mm. kansainvälisestä yhteistyöstä, Avia-verkostosta, johtoryhmätyön valmistelusta sekä vaikuttamisesta erilaisissa verkostoissa.

Palvelualueen keskeiset tavoitteet

Talousohjauksen keskeinen tavoite vuodelle 2024 on kaupunkistrategian mukaisen taloussuunnitelman laatiminen. Kaupunkitasoinen palveluverkkosuunnitelma valmistui vuonna 2022 ja se luo pohjan tulevien vuosien toimitilainvestoinneille.

Rahoituksen keskeinen tavoite vuodelle 2024 on turvata kaupunkikonsernille mahdollisimman edullinen pitkäaikainen rahoitus vallitsevassa markkinatilanteessa. Likviditeetin hallinnassa haetaan mahdollisimman hyvää tuottoa konsernin likvideille kassavaroille.

Talospalveluiden keskeisenä tavoitteena vuonna 2024 on jatkaa kaupungin ja tytäryhtiöiden asiakastytyväisyyden parantamista säännöllisillä asiakastapaamisilla. Tapaamisissa nousseiden asioiden kehittämistä tehdään yhteistyössä asiakkaiden kanssa.

Strategian ja tutkimuksen keskeisenä tavoitteena vuonna 2024 on varmistaa strategian toimeenpanon varmistaminen. Tutkimus tuottaa toimintaympäristöanalyysia päätöksen teon tueksi. Aktiivista edunvalvontatyötä tehdään eri verkostoissa. Lisäksi yliopistoyhteistyötä syvennetään ja tiedolla johtamista edistetään.

Toiminnan keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen

Riskienhallinta ja sisäinen valvonta siirrettiin vuonna 2023 Kuntademokratian palvelualueelle osaksi valmius- ja turvallisuustiimiä.

Talousohjaus jatkaa SAP BW -järjestelmän ja Kirstu Power BI -raportoinnin kehittämistä.

Tavoitteena on tehostaa kaupunkikonsernin tarvitseman talousraportoinnin sujuvuutta talospalveluiden vastuulla olevien konserniyhtiöiden osalta. Taloushallinnon eri prosessien automaatioasteiden tehostamista ja tekoälyn tuomien hyötyjen kartoitusta jatketaan. Automaatioasteen lisääntyessä keskitytään vahvistamaan henkilöstön tarvitsemää uutta asiantuntijaosaamista ja henkilöstön valmentavaa johtamista.

Talousohjauksessa ja -palveluissa TE2024-uudistuksen vaatimat kartoitustyöt ja muutokset talousjärjestelmiin toteutetaan vuoden 2024 aikana. Työllisyyden hoidon vastuun siirtyessä valtiolta kunnille, tulee se aiheuttamaan suuria muutoksia taloushallinnon maksatukseen ja kirjanpitoon, sekä näissä prosesseissa käytettäviin tietojärjestelmiin ja liittyviin. Raportointivaatimukset huomioidaan jo kartoitusvaiheessa.

Henkilöstösuunnitelma

	TP 2022	KS 2023	TA 2024
Vakituisen henkilöstön lkm	100	91	91
Määräaikaisen henkilöstön lkm	8	2	0
Henkilöstön kokonaismäärä	108	93	91

Vuodet eivät ole vertailukelpoisia keskenään järjestelmän vaihdon ja hyvinvointialueelle siirtyneiden henkilöiden takia.

Tuottavuutta ja vaikuttavuutta kuvaavat tunnusluvut

	TP 2021	TP 2022	KS 2023	TA 2024
Käsitellyt ostolaskut, kpl/htv – palvelukeskus	44 888	47 528	45 600	36 553
Käsitellyt ostolaskut, kpl/htv – koko kaupunki	8 441	9 383	8 600	7 865
Käsitellyt myyntilaskut, kpl/htv – palvelukeskus	37 415	52 727	37 700	38 615
Käsitellyt myyntilaskut, kpl/htv – koko kaupunki	25 673	28 832	25 900	20 362
Kirjanpito-tehtäviin sitoutuneet htv:t – koko kaupunki	10,1	9,6	8,0	8,0

11 50

Henkilöstö ja konsernipalvelut

Määrärahat	TP 2022	TA 2023	LTK 2024	TA 2024	TS 2025	TS 2026	TS 2027
1000 euroa							
Tulot	6 158	3 872	2 801	2 801	2 843	2 886	2 929
Menot	-67 820	-49 433	-49 905	-50 049	-51 300	-52 583	-53 897
Toimintakate	-61 661	-45 561	-47 104	-47 248	-48 457	-49 697	-50 968

Tuloslaskelma	TP 2022	TA 2023	LTK 2024	TA 2024
1000 euroa				
Myyntitulot	3 804	1 503	1 513	1 513
Maksutulot	1	0	0	0
Tuet ja avustukset	1 919	1 393	1 272	1 272
Muut tulot	433	976	16	16
Sisäiset tulot	0	0	0	0
Tulot yhteensä	6 158	3 872	2 801	2 801
Henkilöstömenot	-8 163	-8 912	-8 315	-8 459
Asiakaspalvelujen ostot	-32	0	0	0
Muiden palvelujen ostot	-52 174	-30 982	-33 136	-33 136
Sisäisten palvelujen ostot	-184	-74	-84	-84
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-2 002	-2 326	-3 265	-3 265
Avustukset	0	-10	-10	-10
Vuokramenot	-3 017	-3 241	-1 959	-1 959
Sisäiset tilavuokrat	-730	-705	-849	-849
Muut menot	-1 519	-3 182	-2 288	-2 288
Menot yhteensä	-67 820	-49 433	-49 905	-50 049
Toimintakate	-61 661	-45 561	-47 104	-47 248
Poistot	-9 328	-10 457	-8 577	-8 577
Vyörytykset	69 057	52 250	0	0
Tilikauden tulos	-1 932	-3 767	-55 681	-55 825

Toiminnan kuvaus

Henkilöstö ja konsernipalvelut muodostuu kuudesta palveluyksiköstä: toimialojen hr-palvelut, kehittämispalvelut, työnantajapalvelut, hankinnat, tietohallinto sekä konserniohjaus ja -valvonta.

Toimialojen hr-palvelujen tehtävänä on tukea toimialojen esimiehiä erilaisissa palvelussuhdekysymyksissä, sekä huolehtia kaupungin henkilöstön palkanmaksupalveluista. Yksikössä myös huolehditaan keskeisten hr-järjestelmien kokonaiskehittämisestä hr-substanssin näkökulmasta. Sähköisten prosessien sekä palvelupyyntöjen lisäksi toimialojen hr-palvelut tarjoavat esimiehille keskitetyn hr-asiakaspalvelun puhelinpalvelua sekä asiantuntijapalvelua palvelussuhdeasioissa. Alkuvuoden keskimääräinen tikettien määrä vuonna 2022 oli 10 330 kuukaudessa ja vuonna 2023 se oli 4 427 kuukaudessa. Hr-järjestelmämuutos muutti hr-prosesseja ja hr-asioiden hoitamistapoja. Esimerkiksi opettajien lyhyiden sijaisuuksien prosessi siirtyi hr-palvelukanavalta Hertta-järjestelmään. Tämä laskee merkittävästi hr-palvelukanavan tikettimäärää, vaikka työ on siirtynyt toisessa järjestelmässä tehtäväksi. Lisäksi sosiaali- ja terveydenhuollon toimialan siirtyminen hyvinvointialueelle vuoden 2023 alusta lähtien vaikuttaa tikettimäärän vähentymiseen. Näin ollen vuosien 2022 ja 2023 tikettien tunnusluvut eivät ole suoraan verrannollisia keskenään. Vaikka tikettimäärien keskiarvo on laskenut, niin hr-palvelujen tarve on noussut merkittävästi.

Kehittämisyksikkö tukee eri tavoin esihenkilöitä ja työyhteisöjä johtamisen, työhyvinvoinnin ja työsuojelun kehittämisessä.

Työnantajapalvelut vastaa kaupungin työnantajatoimintaan liittyvästä neuvottelutoiminnasta ja palvelussuhdeasioihin liittyvästä valmistelusta, kehittää palkkaus- ja palkitsemisjärjestelmiä sekä ohjeistaa virka- ja työehtosopimustulkintoja. Palveluyksikkö tukee ja ohjaa kaupungin linjajohtoa ja esihenkilöitä työlainsäädäntöön ja palvelussuhdeasioihin liittyvissä kysymyksissä sekä tarjoaa laajan tuen rekrytointiprosessiin.

Hankinnan palveluyksikkö vastaa kaupungin hankintatoimen kehittämisestä, keskitettyjen hankintojen vastuullisuudesta sekä kaupungin hankintojen ohjauksesta ja ohjeistuksesta. Lisäksi palveluyksikkö vastaa kansallisen kynnyksarvon ylittävistä materiaalihankinnoista, kaupunginjohtajan vahvistaman listan mukaisista palveluhankinnoista sekä kaupunkikonsernin kilpailuttamisprosessien ja hankintoihin liittyvän sopimushallinnan kehittämisestä. Yksikkö vastaa myös keskitetystä tilaamisesta ja tilaamisen ohjauksesta sekä ateria- ja puhtauspalveluiden järjestämisestä, kilpailuttamisesta, tilaamisesta ja palvelutuotannon ohjauksesta sekä valvonnasta. Aula-, vartiointi- ja turvapalveluiden sekä posti- ja kuljetuspalveluiden tilaaminen ja palvelutuottajien ohjaus kuuluvat myös hankinnan palveluyksikölle.

Tietohallinnon palveluyksikkö vastaa kaupungin toiminnan ja palveluiden digitalisoinnin kokonaisuunnittelusta ja toteutuksesta, IT-toimittajien ohjauksesta ja IT palvelujen elinkaarenhallinnasta, tietohallinnon, tietotekniikan, tietoliikenteen, teletekniikan sekä tietohallinnon ohjelmistojen tarkoituksenmukaisesta kehittämisestä ja yhteensovittamisesta sekä IT-hankintojen suunnittelusta ja toteutuksesta. Lisäksi yksikkö vastaa tietojärjestelmien tietoturvan ja tietosuojan suunnittelusta, koordinoinnista, kehittämisestä, toteuttamisesta ja seurannasta.

Konserniohjaus- ja valvonta huolehtii konsernijaoston valmistelusta liittyen kuntayhtymien ja yhtiöiden asioihin sekä ohjaa hyväksytyjen yhtiöiden omistajapoliittisten linjausten toteutumista.

Palvelualueen keskeiset tavoitteet

Henkilöstö- ja konsernipalveluiden tavoitteena on parantaa hr-järjestelmä Hertan käytettävyyttä ja ohjaavuutta sekä osaamista yhteistyössä toimialojen kanssa. Tavoitteena on myös kaupunginhallituksen hyväksymän saatavuusohjelman vuoden 2024 toimenpiteiden toteuttaminen ja palvelualueiden tukeminen niiden toteuttamisessa.

Lisäksi tavoitteena on henkilöstön työkyvyn aktiivinen johtaminen ja sairauspoissaolojen vähentäminen sekä valmentavan johtamisen ja itsensä johtamisen jatkuva kehittäminen. Kaupungin tietoverkkoja kehitetään jatkuvasti vastaamaan toimialojen tarpeita. Tavoitteena on myös kaupunkikonsernin kokonaisuunnitelman eteenpäinvieminen vuoden 2024 toimenpitein.

Toiminnan keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen

Toimialojen hr-palveluissa jatketaan hr-järjestelmä Hertan kehittämistyötä yhteistyössä toimialojen sekä Helsingin ja Espoon kanssa arjen sujuvuuden varmistamiseksi. Mobiilileimauksen mahdollistavan liukuvan työajan järjestelmän käyttöönottoja jatketaan vielä 2024 vuonna 2023 alkaneen käyttöönottoprojektin jälkeen.

Kehittämispalvelujen kohdennettua tukea ohjataan edelleen kaupunginhallituksen hyväksymän saatavuusohjelmaan vuoden 2024 toimenpiteillä. Työkyvyn varmistamiseksi käyttöön otetaan varhaisen vaiheen tuen palveluja. Johtamisen tueksi kehitetään sähköisiä työkaluja mm. työn johtamiseen ja Vaikuttavaa työtä -keskusteluun.

Vuodelle 2024 on varauduttu 200 euron kulttuuri- ja liikuntaedun tarjoamiseen – edun laajentaminen virkistystuotteeseen selvitetään syksyn 2023 aikana.

Hankinnoissa valmistaudutaan TE2024 -uudistukseen 1.1.2025 alkaen. Työvoima- ja yrityspalveluiden järjestämisvastuu siirtyy kuntapohjaisille työvoimaviranomaisille ja muutos tuo mukanaan huomattavan sopimuskokonaisuuden, jonka hallinointiin ja kilpailuttamiseen valmistaudutaan. Osana valmistelua selvitetään yhteistyömahdollisuudet tulevien työvoimapalveluhankintojen osalta. Valmistelussa on myös huomioitava mahdollisesti siirtyvät resurssit ja tarvittavat lisäresurssit.

Hyvinvointialueuudistuksen seurauksena IT-palveluita tullaan Tietohallinnossa arvioimaan pienentyneet toimintavolyymit huomioiden. Yhteisistä palveluista tietoliikenneverkkoa kehitetään vastaamaan paremmin toimialojen tarvetta, otetaan kaupunkitasoisesti käyttöön uusi työasemien käyttöjärjestelmä ja parannetaan edelleen tietoturva. Taloudellisesti keskeisimpiä hankkeita ovat mm. Digione, kaupungintalon kokoustekniikan uudistaminen ja asianhallinnan uudistaminen.

Konserniohjaus ja -valvonta jatkaa konserniomistusten kokonaissuunnitelman toteuttamista vuoden 2024 aikana. Valtaosan konserniyhtiöiden omistajapoliittiset linjaukset päivitetään ja tuodaan päätöksentekoon vuoden 2024 aikana. Lisäksi edistetään konserniyhtiöiden omistajatavoitteiden kautta suurten konserniyhtiöiden vastuullisuusohjelmien toimeenpanoa siten, että toimenpiteillä edistetään Agenda 2030 SDG-tavoitteiden toteutumista.

Henkilöstösuunnitelma

	TP 2022	KS 2023	TA 2024
Vakituisen henkilöstön lkm	138	130	133
Määräaikaisen henkilöstön lkm	3	6	3
Henkilöstön kokonaismäärä	141	136	136

Vuodet eivät ole vertailukelpoisia keskenään järjestelmän vaihdon ja hyvinvointialueelle siirtyneiden henkilöiden takia.

Tuottavuutta ja vaikuttavuutta kuvaavat tunnusluvut

	TP 2021	TP 2022	KS 2023	TA 2024
Henkilöstöhallinto				
Kaupunkistrategia ja johto toimialan prosenttiosuus koko kaupungin henkilöstöstä (pois lukien työllisyyspalvelut ja Kupela)	3,5 %	3,1 %	4,8 %	5,5 %
Työterveyshuollon kustannukset, euroa / työntekijä	326	299	374	393
Palkkalaskelman hinta				
Muut sopimusalat (KVTES)	11,7	13,4	15,7 **)	16,9 **)
Kunnallinen opetushenkilöstön virka- ja työehtosopimus (OVTES)	17,4	14,7	-	-
Tikettimäärä				
- keskimäärin kuukaudessa	5 913 *)	8 882	5 633	4 427

*) Sote tullut mukaan vuonna 2021. Vuoden 2021 toteuma ilman sotea 3 333 kpl.

***) Kaikki sopimusalat yhdessä. Järjestelmämuutoksen myötä ei enää mahdollista eritellä.

	TP 2021	TP 2022	KS 2023	TA 2024
Tietohallinto				
Työasemamäärä hallinto				
- kannettavat ja työasemat, kpl	7 189	7 339	5 900	4 400
Työasemamäärä opetus				
- kannettavat ja työasemat, kpl (Chromebookit laskettu mukaan)	27 009	33 263	38 400	39 800
Asiakastyytyväisyys				
- ServiceDesk (1–5)	7,9 ^{*)}	8,7	8,8	8,5
Tikettimäärä				
- keskimäärin kuukaudessa	6 144 ^{*)}	6 226	5 800	4 200
IT-investointien onnistunut läpivienti				
- budjettitoteuma	64 % ^{**)}	86 %	100 %	100 %

^{*)} Tiedonlähde ja määrittely vaihtuneet Vantaa ITSM järjestelmään.

^{**)} Investointimenoja alensi DigiOne-hankkeen vuosien 2019–2021 kulujen (noin 2 milj. euroa) siirto kesken-eräisestä käyttöomaisuudesta vaihto-omaisuuteen.

11 60

Elinvoimapalvelut

Määrärahat	TP 2022	TA 2023	LTK 2024	TA 2024	TS 2025	TS 2026	TS 2027
1000 euroa							
Tulot	1 238	1 832	1 581	1 581	1 605	1 629	1 653
Menot	-2 549	-4 297	-4 710	-4 890	-4 828	-4 948	-4 841
Toimintakate	-1 311	-2 465	-3 129	-3 309	-3 223	-3 319	-3 188

Tuloslaskelma	TP 2022	TA 2023	LTK 2024	TA 2024
1000 euroa				
Myyntitulot	0	0	0	0
Maksutulot	1	0	0	0
Tuet ja avustukset	1 229	1 832	1 581	1 581
Muut tulot	8	0	0	0
Sisäiset tulot	0	0	0	0
Tulot yhteensä	1 238	1 832	1 581	1 581
Henkilöstömenot	-1 322	-1 562	-1 973	-2 153
Asiakaspalvelujen ostot	0	0	0	0
Muiden palvelujen ostot	-932	-2 019	-2 136	-2 136
Sisäisten palvelujen ostot	0	0	0	0
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-14	-92	-75	-75
Avustukset	-180	-296	-220	-220
Vuokramenot	-10	0	0	0
Sisäiset tilavuokrat	-82	-84	-91	-91
Muut menot	-10	-244	-214	-214
Menot yhteensä	-2 549	-4 297	-4 710	-4 890
Toimintakate	-1 311	-2 465	-3 129	-3 309
Poistot	0	0	0	0
Vyörytykset	0	0	0	0
Tilikauden tulos	-1 311	-2 465	-3 129	-3 309

Toiminnan kuvaus

Elinvoimapalvelut vastaa kaupungin elinvoimaisuuden edistämisen ja elinkeinopolitiikan strategisesta suunnittelusta ja toteutuksesta sekä elinkeinopolitiittisen seutuyhteistyön kehittamisestä. Elinkeinopolitiikassa kiinnitetään huomiota erityisesti Vantaan kansainväliseen houkuttelevuuteen ja kilpailukykyyn. Yksikkö tukee vantaalaista ja Vantaalle sijoittuvaa yritystoimintaa tarjoten mm. tieto-, kehitys- ja neuvontapalveluita sekä kehittämällä yritysten toimintaympäristöä.

Lisäksi palvelualue vastaa kansainvälinen Vantaa sekä elinvoimainen ja osaava Vantaa -strategiateemojen poikkihallinnollisesta johtamisesta. Hanke- ja projektimuotoinen toiminta on vahva osa elinvoimapalveluiden kokonaisuutta, jolla haetaan uusia toimintatapoja, -kulttuuria, työllistymisen väyliä ja innovaatioita sekä edistetään laajempaa elinvoiman kasvattamista yhdessä ulkoisten kumppaneiden, kuten yritysten ja oppilaitosten kanssa. Projektien tueksi palvelualueelle perustettiin vuonna 2021 kaupunkitasoisesti palveleva hanketoimisto tukemaan toimialoja mm. hankehauissa, hankkeiden hallinnoinnissa ja raportoinnissa.

Elinvoimapalvelut koordinoi kaupunkilaajuisista sijoittumispalvelukokonaisuutta sekä investointien houkuttelemiseen tähtäviä palveluita.

Palvelualueen keskeiset tavoitteet

Elinvoimapalveluiden tavoitteena on kehittää kaupungin veto- ja pitovoimaa asukkaiden, yritysten ja investointien sijoittumiskohteena pidemmällä aikavälillä. Tätä silmällä pitäen elinvoimapalvelut koordinoi kaupunkitasoista elinvoimainen ja osaava Vantaa -strategiateemaa sekä siihen kytkeytyvää kasvu- ja elinvoimaohjelmaa. Lisäksi palvelualue tekee laajaa yhteistyötä pääkaupunkitasoisesti ja kansallisesti koko alueen kilpailukyvyn kasvattamiseksi.

Elinkeinopolitiikan osalta palvelualueen tavoitteena on kehittää Vantaata menestyksekkäänä yritys- ja työpaikka-alueena. Tätä silmällä pitäen elinvoimapalvelut edistää yritysten toimintaedellytyksiä yrityskehityspalveluiden ja kehittämisprojektien kautta. Kärkiklusterityön ohella elinvoimapalvelut koordinoi pääkaupunkiseudun ekosysteemisopimuksen Vantaan hankekokonaisuutta sekä toteuttaa investointien ja osajien houkutteluun liittyviä palveluita kansainvälisen kilpailukyvyn kehittämiseksi.

Toimintaympäristön raju muutos koronakriisin myötä on haastanut palvelualueen toimintatavat, prosessit ja resurssit. Ukrainan sota vaikuttaa myös taloudelliseen toimintaympäristöön mahdollisesti vielä vuosia ja samaan aikaan vihreän siirtymä tuo sekä haasteita että mahdollisuuksia vantaalaiselle yritys-elämälle. Elinvoimapalveluiden tavoitteena on toimia keskeisessä roolissa yritysten kilpailukyvyn tukemisessa teknologisen murroksen ja ulkoisen toimintaympäristön muutoksen tarjoamien haasteiden keskellä.

Toiminnan keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen

Elinvoimapalveluista tuli oma palvelualueensa syyskuussa 2023. Tämän vuoksi sen rooli kaupunkilaajuuden elinvoiman edistämisen koordinoijana vahvistui. Suoremmin yritystoimintaan keskittyvän elinkeinopolitiikan lisäksi Vantaan veto- ja pitovoimaan liittyviin kysymyksiin panostetaan jatkossa vahvemmin.

TE2024 –uudistus vaikuttaa työllisyyden hoidon lisäksi myös jossain määrin elinvoimapalveluiden tehtäväkenttään. Erityisesti muutokset tulevat heijastumaan aloittavien yritysten palveluihin, työnantajapalveluiden rajapintaan sekä elinvoiman kannalta tärkeisiin TE-palveluhankintoihin.

Keväällä 2023 valmistuneen yritysmarkkinointityöryhmän suositusten mukaisesti uusien yritysten ja sijoitusten houkutteluun tähtäävien sijoittumispalveluiden toimintaa ja resursointia vahvistetaan. Tavoitteena on, että Vantaa on muuttuvassa toimintaympäristössä kansallisesti ja kansainvälisesti entistä houkuttelevampi elinkeinotoiminnan investointien kohdekaupunki.

Henkilöstösuunnitelma

	TP 2022	KS 2023	TA 2024
Vakituisen henkilöstön lkm	9	9	11
Määräaikaisen henkilöstön lkm	15	16	10
Henkilöstön kokonaismäärä	24	25	21

Vuodet eivät ole vertailukelpoisia keskenään järjestelmän vaihdon ja hyvinvointialueelle siirtyneiden henkilöiden takia.

Tuottavuutta ja vaikuttavuutta kuvaavat tunnusluvut

	TP 2021	TP 2022	KS 2023	TA 2024
YritysVantaan kautta perustetut yritykset	565	560	580	580
Yritysneuvonnan asiakaskäynnit	2 161	2 077	2 200	2 200
Yritysten palkkasumman kehitys Vantaalla (vuoden loppuun)	119	134	-	130

11 65

Työllisyys ja kotoutumispalvelut

Määrärahat	TP 2022	TA 2023	LTK 2024	TA 2024	TS 2025	TS 2026	TS 2027
1000 euroa							
Tulot	4 780	2 152	2 796	2 796	2 838	2 881	2 924
Menot	-46 929	-40 625	-40 466	-40 524	-87 532	-89 721	-91 964
Toimintakate	-42 149	-38 473	-37 670	-37 728	-84 694	-86 840	-89 040

Tuloslaskelma	TP 2022	TA 2023	LTK 2024	TA 2024
1000 euroa				
Myyntitulot	250	161	161	161
Maksutulot	2	21	6	6
Tuet ja avustukset	3 589	1 809	2 468	2 468
Muut tulot	190	161	161	161
Sisäiset tulot	750	0	0	0
Tulot yhteensä	4 780	2 152	2 796	2 796
Henkilöstömenot	-12 779	-10 782	-10 306	-10 364
Asiakaspalvelujen ostot	-14	-143	-143	-143
Muiden palvelujen ostot	-2 171	-3 006	-3 202	-3 202
Sisäisten palvelujen ostot	-178	-6	-6	-6
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-307	-215	-199	-199
Avustukset	-28 716	-25 226	-25 226	-25 226
Vuokramenot	-203	-208	-208	-208
Sisäiset tilavuokrat	-2 559	-994	-1 131	-1 131
Muut menot	-3	-46	-46	-46
Menot yhteensä	-46 929	-40 625	-40 466	-40 524
Toimintakate	-42 149	-38 473	-37 670	-37 728
Poistot	-145	-124	-95	-95
Vyörytykset	531	169	0	0
Tilikauden tulos	-41 763	-38 428	-37 766	-37 823

Toiminnan kuvaus

Työllisyyden- ja kotoutumisen palvelualue aloitti toimintansa syyskuussa 2023 omana palvelualueenaan. Palvelualueelle kuuluvat kuntalaispalveluiden ja työllisyyspalveluiden sekä vieraskielisten osaajien ja kotoutujien palveluiden palveluyksiköt.

Työllisyyspalveluiden palveluyksikkö tukee vantaalaisten työllistymistä ja varmistaa yhdessä muiden toimijoiden kanssa kohtaannon toteutumista. Palveluyksikkö vastaa Vantaan ja Keravan työllisyyden kuntakokeilussa vantaalaisten työttömien työnhakijoiden asiakaspalvelusta ja kuntakokeilun työnjohdosta. Kokeilukunnat vastaavat kuntakokeilulaissa määriteltujen työvoimapalveluiden tuottamisesta kuntakokeilun asiakkaille. Vantaan ja Keravan kuntakokeilu jatkuu 31.12.2024 asti, jonka jälkeen työllisyys- ja elinvoimapalveluiden järjestämisvastuu siirtyy TE2024 ja Koto2024 -lakien perusteella pysyvästi kuntien tehtäväksi 1.1.2025 alkaen. Muutos tulee merkittävästi muuttamaan työllisyys ja kotoutumispalveluiden toimintaympäristöä.

Kuntalaispalvelut vastaavat kaupungin monikanavaisesta asiointi- ja neuvontapalvelusta sekä sähköisen asioinnin tuen kehittämisestä. Kuntalaispalveluiden palvelut on tarkoitettu kaikille vantaalaisille ja ne tavoittavat laajasti eri väestöryhmiä. Keskitetyn asiakaspalvelun tärkein tehtävä on tuottaa

kaupungin palvelualueiden ja -yksiköiden yleisneuvontaa ja samalla kehittää näitä palveluita asukaslähtöisemmiksi.

Digitalisaation edistäminen julkisissa palveluissa jatkuu Orpon hallituksen ohjelman mukaan uudella hallituskaudella. Tällä voi olla vaikutuksia myös kunnassa annettavaan asiakaspalveluun ja digitukeen.

Kotoutumisen palveluyksikkö vastaa kaupunkitasoisesta maahanmuuttopalvelujen koordinoinnista. Lisäksi palvelualue vastaa kansainvälinen Vantaa poikkihallinnollisesta johtamisesta. Kotoutumisen palvelut kohdennetaan niihin oikeutetuille ja niitä tarvitseville vantaalaisille ja Vantaalla asuville. Palvelualueen tehtäväkenttä luo mahdollisuuksia tehokkaalle poikkihallinnolliselle yhteistyölle ja kehittämiselle, joka on edellytys kuntalaisten palveluiden onnistumiselle.

Koronakriisi sekä Ukrainan sota ovat uudistaneet prosesseja palvelualueen palveluissa. Palveluita rakennetaan monikanavaisesti varmistuen samalla palvelut kaikille niitä tarvitseville tietosuoja vahvasti huomioiden.

Palvelualueen keskeiset tavoitteet

Työllisyyden ja kotoutumisen palvelualue vastaa vuonna 2024 kuntakokeilun tavoitteiden toteuttamisesta. Kuntakokeilun asiakkaille taataan työnhaun vahva alku ja sujuva palveluprosessi siten, että palvelut johtavat eteenpäin, työllistymiseen tai palvelutarpeen mukaisiin palveluihin, osaamisen palveluihin tai monialaisiin palveluihin. Tavoitteiden saavuttamista seurataan asiakaskyselyillä ja mitataan suunnitelma-asteen sekä nuorten, vieraskielisten ja pitkäaikaistyöttömien työttömyyden kehityksellä. Tavoitteena on kehittää kotoutumisen palveluissa olevien asiakkaiden palveluita Vantaa uuden kotouttamisen ohjelman mukaisesti.

Kuntalaisneuvonnan ja -ohjauksen koordinoitua ja kaupungin monikanavaista ja -paikkaista asiointipalvelua kehitetään vastaamaan tulevaisuuden kunnan tarpeita. Yleisneuvonnan keskittämistä tehostetaan lisäämällä sisäistä viestintää keskitetyn asiakaspalvelun hyödyntämisestä yksiköiden asiakaspalvelussa. Samalla kartoitetaan uusia asiakasryhmiä, jotka eivät vielä hyödynnä keskitetyn asiakaspalvelun palveluvalikoimaa.

Tavoitteena on ehkäistä kuntalaisten digisyrjäytymistä ja edistää digituen saavutettavuutta sekä edistää kaupungin tuottamien palvelujen asukaslähtöisyyttä. Digituen tarve kasvaa kaikissa asukasryhmissä. Palveluiden kehittämisessä ja käyttöönotossa on otettava huomioon palveluntuottajan velvollisuus neuvoa omien palvelujensa käytössä. Kuntalaispalvelut koordinoi digituen kaupunkitasoista kehittämistä osana Asiakaspalvelu 2030 -ohjelmatyötä. Lisäksi palveluverkkoa tarkastellaan digituen saavutettavuuden parantamiseksi.

Toiminnan keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen

Työ- ja elinkeinoministeriön laskelmien perusteella palvelualueelle siirtyy TE2024 uudistuksessa noin 215 uutta työntekijää nykyisten 88 kaupungilla työskentelevän asiantuntijan lisäksi. Palveluiden siirto koskee noin 100 TE- palveluissa aiemmin tuotettua palvelua. Lakisääteinen palveluvalikoima kattaa sekä henkilöasiakas- että työnantajapalvelut. Lakisääteisten työvoima-, elinkeino- ja kotoutumisen palveluiden kokonaisuus rahoitetaan valtionosuusrahoituksella. TE- palveluiden kokonaisuus muodostaa Vantaan kaupungin taloudesta tulevaisuudessa noin 12 prosenttia.

Työllisyyden ja kotoutumisen palvelualueen projektiorganisaatio valmistelee vuosien 2023 ja 2024 aikana TE2024 ja Koto2024 muutosta koskevan järjestämissuunnitelman valtioneuvostolle. Valtioneuvosto päättää alueista helmikuun 2024 loppuun mennessä. Valtioneuvoston päätöksen perusteella Vantaa kaupunki toimii 2025 alusta alkaen työvoimaviranomaisena, joka järjestää itsenäisesti työvoima- ja kotoutumisen palvelut. Lisäksi työllisyyden ja kotoutumispalveluiden tehtävänä on vuoden 2024 aikana valmistella TE2024 -tiekartan mukainen organisaatorakenne ja suunnitella sekä käynnistää muutoksen toimeenpano. Osana tulevaa palveluiden kehittämistä vuoden 2024 keskeisenä tavoitteena on vakinaistaa maahanmuuttajille kohdennettu neuvova Vantaa sekä Osaamiskeskustoiminta.

Palveluiden sähköistyessä ja asiakaskunnan monimuotoistuessa kaupungin asiakaspalvelun painopiste siirtyy yhä enemmän kassa-asioinnista monikanavaiseseen palveluneuvontaan ja sähköisten palveluiden käytön tukeen. Kielikysymykseen vastaaminen on tulevaisuuden palveluiden kehittämisen keskiössä. Lähitulevaisuudessa tulevat ratkaistavaksi myös puolesta asioinnin yhtenäiset toimintamallit sekä asiaan liittyvät juridiset kysymykset.

Asiakaspalvelu 2030 -ohjelmatyötä jatketaan. Tavoitteena on, että Vantaasta tulee monikanavaisen asiakaspalvelun edelläkävijä. Ohjelmatyön myötä kaupungin asiakaspalvelu on ajantasainen, dynaaminen, eteenpäin katsova, kaupunkitasoinen ja tulevaisuuden palvelutarpeet huomioiva. Tavoitteena on odotukset ylittävä asiakaskokemus, johon kaikki kaupungin toimijat ja päättäjät ovat sitoutuneita. Vuonna 2024 luodaan johtamisjärjestelmä asiakaspalvelulle. Tulevaisuuden asiakaspalvelun tiedolla johtaminen edellyttää pidemmälle tähtäävää digitalisointisuunnitelmaa.

ARA:lta haettavan hankerahoituksen turvin rakennetaan kaupunkitasoinen asumisneuvonnan kokonaisuus.

Henkilöstösuunnitelma

	TP 2022	KS 2023	TA 2024
Vakituisen henkilöstön lkm	86	77	87
Määräaikaisen henkilöstön lkm	115	70	66
Henkilöstön kokonaismäärä	201	147	153

Vuodet eivät ole vertailukelpoisia keskenään järjestelmän vaihdon ja hyvinvointialueelle siirtyneiden henkilöiden takia.

Tuottavuutta ja vaikuttavuutta kuvaavat tunnusluvut

	TP 2021	TP 2022	KS 2023	TA 2024
Työllisyyspalvelut				
Ohjaukset kuntouttavaan työtoimintaan (uudet asiakkaat)	653	724	1 700	1 500
Työttömien aktivointiaste (muutos työllisyys suunnitelmien voimassaolo)	24 %	28 %	45 %	60 %
Virta yli 3 kk työttömyyteen (kaikki työttömät)	48 %	56 %	25 %	-
Pitkäaikaistyöttömyys	6 724	5 236	5 052	4 500
Vieraskielisten työttömyys	6 230	5 885	6 382	5 600
Kuntalaispalvelut				
Sähköisen asioinnin tuen ja digituen osuus Vantaa-infon palvelukontakteista (%)	12 %	5 %	7 %	10 %
Vantaa-infon asiakaskontaktien määrä / vuosi *)	199 200	290 100	420 000	190 000

*) TP 2022 ja TA 2023 mukana myös yhteisöpalveluiden (asukastilat) asiakasmäärä. Yhteisöpalvelut oli osa kuntalaispalveluita vuoden 2022 loppuun asti.

11 80

Kuntademokratia

Määrärahat	TP 2022	TA 2023	LTK 2024	TA 2024	TS 2025	TS 2026	TS 2027
1000 euroa							
Tulot	388	0	0	0	0	0	0
Menot	-3 527	-3 358	-3 626	-3 655	-3 746	-3 840	-3 936
Toimintakate	-3 139	-3 358	-3 626	-3 655	-3 746	-3 840	-3 936

Tuloslaskelma	TP 2022	TA 2023	LTK 2024	TA 2024
1000 euroa				
Myyntitulot	0	0	0	0
Maksutulot	0	0	0	0
Tuet ja avustukset	376	0	0	0
Muut tulot	5	0	0	0
Sisäiset tulot	6	0	0	0
Tulot yhteensä	388	0	0	0
Henkilöstömenot	-2 529	-2 588	-2 784	-2 813
Asiakaspalvelujen ostot	0	0	0	0
Muiden palvelujen ostot	-457	-183	-213	-213
Sisäisten palvelujen ostot	0	0	0	0
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-29	-45	-50	-50
Avustukset	0	0	0	0
Vuokramenot	-1	0	0	0
Sisäiset tilavuokrat	-510	-542	-578	-578
Muut menot	0	0	0	0
Menot yhteensä	-3 527	-3 358	-3 626	-3 655
Toimintakate	-3 139	-3 358	-3 626	-3 655
Poistot	-5	0	0	0
Vyörytykset	1 592	1 659	0	0
Tilikauden tulos	-1 551	-1 699	-3 626	-3 655

Toiminnan kuvaus

Kuntademokratian palvelualueella on kaksi palveluyksikköä, lakiasiat ja päätösvalmistelu sekä hallintopalvelut. Hallintopalveluiden tiimit ovat tiedonhallinta, kaupunginarkisto, PR- ja assistenttipalvelut sekä virastomestaripalvelut. Lisäksi palvelualueella toimivat vaalitoimisto sekä kaupunkiturvallisuuden tiimi.

Kuntademokratian palvelualue vastaa muun muassa kaupunginvaltuuston ja -hallituksen kokousten valmistelusta, kaupunkitasoisesti päätösvalmistelun ja päätöksenteon kehittämisestä sekä ohjauksesta, yleisten vaalien järjestämisestä, kaupungin asiakirjahallinnosta, kaupungin yhteisistä lakiasioista ja niiden ohjauksesta, kaupunkitasoisesta toiminnallisesta tasa-arvo- ja yhdenvertaisuustyöstä sekä turvallisuus ja valmiusasioista. Palvelualueella toimii myös kaupungin tietosuojavastaava.

Palvelualueen keskeiset tavoitteet

Toimielinten päätösvalmistelussa otetaan käyttöön uusi asiakirjahallintajärjestelmä osana kokoushallintaa. Toimielinten kokouskäytänteitä ja -tekniikkaa kehitetään mahdollistamaan hybridikokoukset. Lisäksi jatketaan luottamustehtävästä maksettavan palkkion syöttöön tarkoitetun HR-järjestelmän palkkiomodulin kehittämistä yhdessä tietojärjestelmätoimittaja Sarastian kanssa.

Vuonna 2024 Vantaa juhlii 50-vuotisjuhliaan. Päätösvalmistelu järjestää kaupunginvaltuuston kanssa yhdessä valtuuston juhla kokouksen. Lisäksi juhlavuosi huomioidaan Vantaa-päivänä toukuussa 2024.

Vuonna 2024 järjestetään kahden vaalit. Tammikuussa 2024 järjestetään presidentinvaali, jossa vaali järjestetään tarvittaessa kahdessa osassa. Kesäkuussa 2024 järjestetään europarlamenttivaalit. Palvelualueen tavoitteena on järjestää sujuvat ja virheettömät vaalit.

Sähköisen arkiston toiminta vakiinnutetaan ja analogisen aineiston digitointiin on varattu vuodelle 2024 erillinen digitointiprojekti. Kirjaamon toiminnan tehostamista digitalisaation ja robotiikan avulla selvitetään.

Turvallisuuden tilannekuvan kehittäminen jatkuu vuonna 2024 viranomaisyhteistyön ja tietojärjestelmän avulla. Turvallisuus- ja valmiussuunnittelun rakenteita ja prosesseja kehitetään yhteistyössä hyvinvointialueen kanssa. Toimijoille laaditaan valmiussuunnitelma poikkeustilanteita varten.

Toiminnan keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen

Hyvinvointialueen kanssa jatketaan yhteistyön kehittämistä ja tiivistämistä. Lisäksi selkeytetään yhteistyörakenteita, jolloin varmistetaan toimintojen sujuva jatkuminen yhdys- ja rajapinnoilla.

Kaupunkiturvallisuutta edistetään yhteistyössä hyvinvointialueen kanssa, sillä hyvinvointialue on jakanut turvallisuustyön kahteen eri organisaatioon. Myös kriisivarautuminen ja valmiussuunnittelu tehdään jatkossa verkostomaisesti, mikä edellyttää uusien toimintamallien ja käytänteiden sopimista.

Muuttunut turvallisuustilanne ja kansainvälinen epävarmuus vaikuttaa kaupunginturvallisuuden tiimin työhön. Häiriötilanteiden kehittymistä seuraava johtokeskus toimii kaupunginturvallisuuden tiimin yhteydessä. Pitkittyneen Ukrainan kriisin vaikutukset Vantaan kaupunkiin ovat vaikeasti ennustettavissa.

Kuntademokratian palvelualue tukee kaikkia toimialoja tasa-arvo- ja yhdenvertaisuussuunnitelman kehittämistoimenpiteiden edistämiseksi sekä sukupuolittaisen budjetoinnin toimintatavan vakiinnuttamisessa. Määrällistä ja laadullista tietoa hankitaan tietoa sukupuolittain ja kerrotaan sukupuolen merkityksestä kyseisessä asiassa sekä pyritään arvioimaan resurssien käytön oikeudenmukaista jakautumista sukupuolten välillä.

Tiedonhallintalain myötä hankittu sähköinen arkisto mahdollistaa pitkäaikaisesti tai pysyvästi säilytettävän aineiston sähköisen säilyttämisen. Sähköisen arkiston kehittämistä jatketaan osana kunta-laisten tietopalveluja. Kaupunginarkiston paperisen aineiston digitointia jatketaan vuoden 2024 aikana omana erillisenä digitointiprojektina.

Henkilöstösuunnitelma

	TP 2022	KS 2023	TA 2024
Vakituisen henkilöstön lkm	48	52	54
Määräaikaisen henkilöstön lkm	2	0	2
Henkilöstön kokonaismäärä	50	52	56

Vuodet eivät ole vertailukelpoisia keskenään järjestelmän vaihdon ja hyvinvointialueelle siirtyneiden henkilöiden takia.

Tuottavuutta ja vaikuttavuutta kuvaavat tunnusluvut

	TP 2021	TP 2022	KS 2023	TA 2024
Luottamushenkilöille ja työntekijöille järjestettävien koulutusten lukumäärä	32	24	44	40
Osallistujamäärä luottamushenkilöille ja työntekijöille järjestettäviin koulutuksiin	-	1 409	1 300	1 300
Käännöstyöt	3 490	4 005	3 200	3 500

Osa koulutuksista siirtyi sähköiseen Oppiva-portaaliin itseopiskeluna suoritettavaksi.

11 70

Viestintä

Määrärahat	TP 2022	TA 2023	LTK 2024	TA 2024	TS 2025	TS 2026	TS 2027
1000 euroa							
Tulot	7	75	0	0	0	0	0
Menot	-2 193	-2 516	-2 777	-2 802	-2 872	-2 944	-3 017
Toimintakate	-2 187	-2 441	-2 777	-2 802	-2 872	-2 944	-3 017

Tuloslaskelma	TP 2022	TA 2023	LTK 2024	TA 2024
1000 euroa				
Myyntitulot	0	0	0	0
Maksutulot	0	0	0	0
Tuet ja avustukset	6	0	0	0
Muut tulot	0	75	0	0
Sisäiset tulot	0	0	0	0
Tulot yhteensä	7	75	0	0
Henkilöstömenot	-1 249	-1 276	-1 335	-1 360
Asiakaspalvelujen ostot	0	0	0	0
Muiden palvelujen ostot	-808	-1 071	-1 266	-1 266
Sisäisten palvelujen ostot	0	0	0	0
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-35	-23	-23	-23
Avustukset	0	0	0	0
Vuokramenot	-7	-4	-4	-4
Sisäiset tilavuokrat	-94	-104	-111	-111
Muut menot	0	-38	-38	-38
Menot yhteensä	-2 193	-2 516	-2 777	-2 802
Toimintakate	-2 187	-2 441	-2 777	-2 802
Poistot	0	0	0	0
Vyörytykset	852	875	0	0
Tilikauden tulos	-1 335	-1 566	-2 777	-2 802

Toiminnan kuvaus

Viestinnän palveluyksikkö vastaa kaupungin keskitetyistä viestintätehtävistä ja koko kaupungin markkinointitehtävistä, vastualueensa kaupunkitasoisten ohjeiden antamisesta sekä kaupunkistrategian ja johdon toimialan viestinnästä. Kaupungin keskitetyssä viestinnässä koordinoidaan ja kehitetään ulkoista ja sisäistä viestintää, brändiä sekä markkinointia ja matkailua. Lisäksi eri viestintäkanavien päätoimitus on keskitetyssä viestinnässä. Kunkin toimialan viestintä vastaa oman toimintansa ja palveluidensa viestinnästä.

Palveluyksikön keskeiset tavoitteet

Viestinnän tavoitteena on viestiä kaupungin toiminnasta, palveluista, päätöksenteosta ja sen vaikutuksista sekä kuntalaisten osallistumis- ja vaikutusmahdollisuuksista oikea-aikaisesti ja avoimesti kaikille kuntalaisille ja muille kaupungin tärkeille sidosryhmille.

Toiminnan keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen

Kehitämme erityisesti monikielistä, monikanavaista sekä digitaalista viestintää viestinnän saavutettavuuden ja kuntalaisten osallisuuden parantamiseksi. Viestintää tehdään kaikille kaupunkilaisille. Vuonna 2024 keskitymme erityisesti kaupungin maineen parantamiseen kokonaisvaltaisella ja pitkäaikaisella maineohjelmalla. Mainetyössä tärkeänä painopistealueena on kaupunkilaisten turvallisuuden ja turvallisuuden tunteen parantaminen hyödyntämällä mm. sosiaalisen markkinoinnin menetelmiä. Vantaa 50 -juhlavuosi näkyy vahvasti sekä kaupungin viestinnässä että markkinoinnissa.

Markkinoinnissa siirrymme kokonaisvaltaiseen kaupunkitasoiseen markkinointiin kaupungin maineen ja vetovoiman parantamiseksi. Jatkamme markkinoinnin kehittämistä mukaan lukien työnantajamielikuvan, elinkeinomarkkinoinnin, matkailun ja tapahtumamarkkinoinnin. Aluemarkkinoinnissa keskitymme kaupunkistrategian mukaisesti kukoistaviin kaupunkikeskuksiin.

Henkilöstösuunnitelma

	TP 2022	KS 2023	TA 2024
Vakituisen henkilöstön lkm	22	22	23
Määräaikaisen henkilöstön lkm	1	1	0
Henkilöstön kokonaismäärä	23	23	23

Vuodet eivät ole vertailukelpoisia keskenään järjestelmän vaihdon ja hyvinvointialueelle siirtyneiden henkilöiden takia.

Tuottavuutta ja vaikuttavuutta kuvaavat tunnusluvut

	TP 2021	TP 2022	KS 2023	TA 2024
Viestinnän ja markkinoinnin nettokustannukset €/asukas	7,5	9,0 ^{*)}	10,0 ^{*)}	11,0 ^{*)}

^{*)} Uusi tunnusluku sisältää viestinnän, aluemarkkinoinnin ja matkailun tulot ja menot.

11 30

Sisäinen tarkastus

Määrärahat	TP 2022	TA 2023	LTK 2024	TA 2024	TS 2025	TS 2026	TS 2027
1000 euroa							
Tulot	0	0	0	0	0	0	0
Menot	-322	-417	-421	-425	-436	-447	-458
Toimintakate	-322	-417	-421	-425	-436	-447	-458

Tuloslaskelma	TP 2022	TA 2023	LTK 2024	TA 2024
1000 euroa				
Myyntitulot	0	0	0	0
Maksutulot	0	0	0	0
Tuet ja avustukset	0	0	0	0
Muut tulot	0	0	0	0
Sisäiset tulot	0	0	0	0
Tulot yhteensä	0	0	0	0
Henkilöstömenot	-292	-372	-375	-379
Asiakaspalvelujen ostot	0	0	0	0
Muiden palvelujen ostot	-4	-15	-15	-15
Sisäisten palvelujen ostot	0	0	0	0
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-2	-4	-4	-4
Avustukset	0	0	0	0
Vuokramenot	0	0	0	0
Sisäiset tilavuokrat	-24	-26	-28	-28
Muut menot	0	0	0	0
Menot yhteensä	-322	-417	-421	-425
Toimintakate	-322	-417	-421	-425
Poistot	0	0	0	0
Vyörytykset	-26	-54	0	0
Tilikauden tulos	-347	-471	-421	-425

Toiminnan kuvaus

Sisäisen tarkastuksen palveluyksikkö avustaa tarkastusjohtajan johdolla kaupunginhallitusta ja kaupunginjohtajaa sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan toimivuuden arvioinnissa ja kehittämisessä suorittamalla kaupunkikonsernin hallinnon, talouden ja toimintojen tarkastusta sekä tarjoamalla konsultointipalveluja.

Palveluyksikön keskeiset tavoitteet

Sisäisen tarkastuksen palveluyksikön keskeisenä tavoitteena on suorittaa laadukkaasti ja ajallaan kaupunginjohtajan hyväksymään vuosisuunnitelmaan kirjatut tarkastukset. Lisäksi sisäisen tarkastuksen tulee käsitellä väärinkäytösepäilyjen ilmoituskanavaan tulleet ilmoitukset lainsäädännön edellyttämällä tavalla.

Toiminnan keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen

Sisäisen tarkastuksen toiminnassa ei tapahdu vuonna 2024 olennaisia muutoksia.

Henkilöstösuunnitelma

	TP 2022	KS 2023	TA 2024
Vakituisen henkilöstön lkm	4	5	5
Määräaikaisen henkilöstön lkm	0	0	0
Henkilöstön kokonaismäärä	4	5	5

Vuodet eivät ole vertailukelpoisia keskenään järjestelmän vaihdon ja hyvinvointialueelle siirtyneiden henkilöiden takia.

13

KASVATUS JA OPPIMINEN

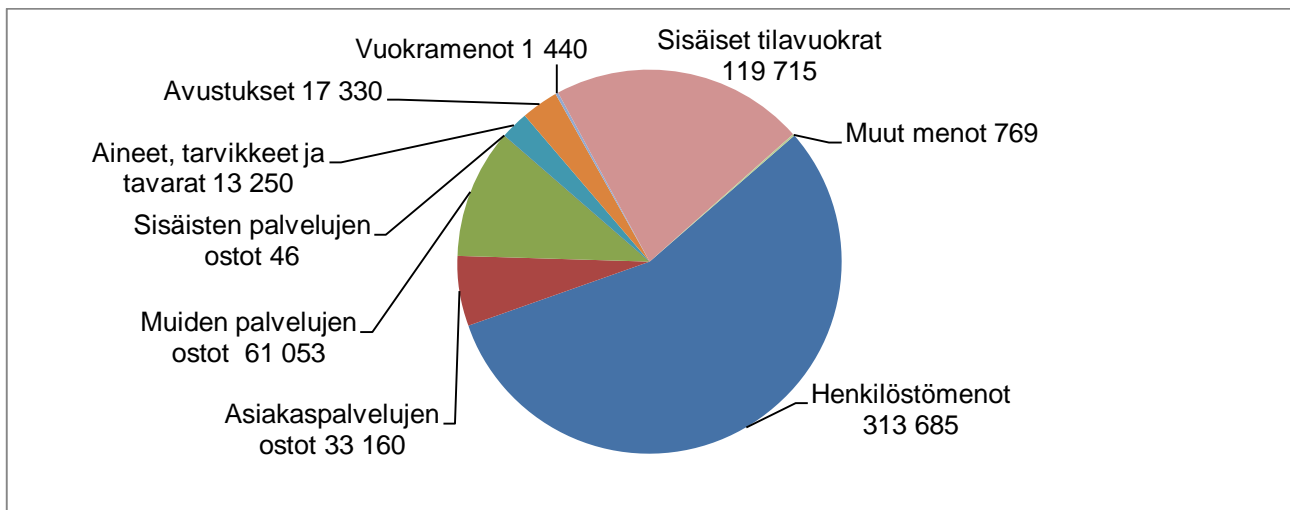
Vastuuhenkilö: Katri Kalske

Toimielin: Kasvatuksen ja oppimisen lautakunta
Puheenjohtaja: Paula Lehmuskallio

Määrärahat	TP 2022	TA 2023	LTK 2024	TA 2024	TS 2025	TS 2026	TS 2027
1000 euroa							
Kasvatus ja oppiminen							
Tulot	39 469	37 630	33 274	33 274	33 791	34 317	34 852
Menot	-507 760	-525 714	-552 863	-560 449	-574 461	-588 822	-603 543
Toimintakate	-468 290	-488 084	-519 589	-527 176	-540 669	-554 505	-568 691
Kasvatus ja oppiminen bruttoyksiköt							
Tulot	35 975	35 704	32 117	32 117	32 617	33 124	33 640
Menot	-438 566	-452 211	-477 301	-484 273	-496 380	-508 790	-521 509
Toimintakate	-402 591	-416 507	-445 184	-452 156	-463 764	-475 666	-487 870

Kunta-alan palkkaratkaisun vaikutuksia huomioitiin talousarviossa keskitettynä varauksena kaupunkistrategian ja johdon toimialalla. Ratkaisu sisälsi vuonna 2023 jaettavia paikallisia eriä, joiden vaikutus on jaettu toimialoille kaupunginjohtajan talousarvioesityksen yhteydessä. Kasvatuksen ja oppimisen toimialalle paikallisten erien vaikutus oli 8 056 600 euroa.

Tuloslaskelma	TP 2022	TA 2023	LTK 2024	TA 2024
1000 euroa				
Myyntitulot	4 960	5 357	5 392	5 392
Maksutulot	12 269	11 579	11 544	11 544
Tuet ja avustukset	16 612	16 805	13 218	13 218
Muut tulot	349	187	187	187
Sisäiset tulot	1 785	1 776	1 776	1 776
Tulot yhteensä	35 975	35 704	32 117	32 117
Henkilöstömenot	-229 638	-254 220	-261 104	-268 076
Asiakaspalvelujen ostot	-30 293	-29 336	-33 151	-33 151
Muiden palvelujen ostot	-65 531	-47 646	-54 184	-54 184
Sisäisten palvelujen ostot	-703	-496	-20	-20
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-8 094	-7 402	-7 554	-7 554
Avustukset	-18 003	-17 104	-17 280	-17 280
Vuokramenot	-279	-220	-235	-235
Sisäiset tilavuokrat	-85 823	-94 639	-103 209	-103 209
Muut menot	-201	-1 149	-566	-566
Menot yhteensä	-438 566	-452 211	-477 301	-484 273
Toimintakate	-402 591	-416 507	-445 184	-452 156
Poistot	-2 039	-2 584	-2 899	-2 899
Vyörytykset	-21 270	-33 193	0	0
Tilikauden tulos	-425 900	-452 284	-448 083	-455 056



Toiminnan kuvaus ja toimintaympäristön muutokset

Kasvatuksen ja oppimisen toimialan (KASO) tehtävänä on kasvatuksen ja oppimisen lautakunnan toimialaan kuuluvien asioiden valmistelu ja täytäntöönpano. Toimiala huolehtii kaupungin varhaiskasvatustilavien, perusopetuksen, toisen asteen koulutuksen ja ruotsinkielisten palveluiden järjestämisestä sekä yhteistyöstä hyvinvointialueen kanssa opiskelu- ja nuorisotyön sekä lasten ja nuorten hyvinvoinnin edistämisen osalta.

Toiminnan järjestämisessä otetaan huomioon väestön oikeus saada palveluja äidinkiellellään suomeksi tai ruotsiksi. Kasvatuksen ja oppimisen toimialan organisaatio muodostuu varhaiskasvatuksen, perusopetuksen, ruotsinkielisten palveluiden, toisen asteen palvelualueista sekä yhteisistä palveluista. Toiminta-ajatuksen mukaisesti kasvatuksen ja oppimisen toimiala edistää lasten ja nuorten oppimista, osallisuutta ja hyvinvointia osaavan henkilöstön ja laadukkaiden kasvu- ja oppimisympäristöjen avulla oikeudenmukaisesti ja vuorovaikutteisesti.

Toimialalla keväällä tehdyssä toimintaympäristöanalyysissä esiin nousivat perheiden taloudellisen tilanteen kiristyminen, henkilöstön hyvinvointi, saatavuus ja osaaminen, maailmanpoliittinen tilanne sekä kouluilla, oppilaitoksissa ja vapaa-ajalla lisääntyneet väkivaltatilanteet. Lisäksi esiin nousivat segregaatiosuhteiden lisääntyminen ja alueiden eriytyminen, maahanmuuttajataustaisten oppijoiden määrän kasvu, hyvinvointialueuudistus ja ekologiset näkökulmat.

Vantaan virallisen väestöennusteen 2023–2033 mukaan varhaiskasvatustilavien määrä kasvaa vuoteen 2033 mennessä 2 175 lapsella. Hoitopaikkatarve on 1 850 paikkaa 85 prosentin peittävyysmäärän mukaan laskettuna. Tämä vastaa noin 11:tä uuden suunnitteluohjeen mukaista päiväkotia. Eniten lasten määrän ennustetaan kasvavan Kivistön (860), Tikkurilan (585), Myyrmäen (326) ja Aviapoliksen (242) suuralueilla.

Perusopetusikäisten lasten määrä vähenee Vantaan virallisen väestöennusteen 2023–2033 mukaan vuoteen 2033 mennessä 40 oppilaalla. Alakouluikäisten määrä kasvaa 397 oppilaalla ja yläkouluikäisten määrä vähenee 437 oppilaalla. Kasvualueita ovat Kivistön (652) ja Tikkurilan (266) suuralueet. Muilla suuralueilla peruskouluikäisten lasten määrä vähenee, eniten Aviapoliksen suuralueella (-387).

Vuosina 2024 ja 2025 perusopetusikäisten lasten määrä kasvaa väestöennusteen mukaan yhteensä 119 oppilaalla. Alakouluikäisten määrä vähenee 90 oppilaalla ja yläkouluikäisten määrä kasvaa 209 oppilaalla. Eniten lasten määrä kasvaa Tikkurilan (120), Kivistön (113), ja Myyrmäen (96) suuralueilla ja vähenee Korson (-189), Hakunilan (-33) ja Aviapoliksen (-25) suuralueilla. Vieraskielisen väestöennusteen mukaan vuoteen 2025 mennessä 7–15-vuotiaista on vieraskielisiä 30 prosenttia. Vuoteen 2030 mennessä vieraskielisten 7–15-vuotiaiden osuuden ennustetaan olevan 37 prosenttia. Virallisesta väestöennusteesta puuttuu muun muassa alkuvuoden 2023 muuttovoiton vaikutus sekä valmistavan opetuksen oppilaat. Talousarvio on laadittu 321 perusopetuksen oppilaan kasvulla.

15–17-vuotiaiden nuorten määrä kasvaa Vantaan virallisen väestöennusteen 2023–2033 mukaan vuoteen 2033 mennessä 558 nuorella. Suurempia kasvualueita ovat Kivistön (237) ja Tikkurilan (173) suuralueet. Nuorten määrä vähenee eniten Korson (-25) suuralueella. Vuoteen 2024 mennessä 15–17-vuotiaiden nuorten määrä kasvaa 272 nuorella. Suurempia kasvualueita ovat Korson (55), Myyrmäen (53) sekä Hakunilan (51) suuralueet. Vieraskielisen väestöennusteen mukaan vuoteen 2025 mennessä vieraskielisiä on 16–18-vuotiaista 25 prosenttia ja vuoteen 2030 mennessä 33 prosenttia.

Vuodesta 2022 alkaen Vantaalla on otettu käyttöön uutta ennustemenetelmää ja viime vuodet ovat olleet Vantaan väestönkasvun kannalta hyvin poikkeavia. Tämä vaikuttaa ennusteeseen, koska siinä hyödynnetään aiempien vuosien tietoja. Vuoden 2023 ennuste pyrkii ottamaan nämä muutokset huomioon, joten ennuste saattaa joiltain osin poiketa aiempien vuosien ennusteista. Tämä koskee myös varhaiskasvatus- ja peruskouluikäisiä. Myös kaupunkiympäristön toimialalta vuoden 2023 väestöennusteen laskentaa varten saatu rakentamisennuste poikkesi jonkin verran aiempien vuosien rakentamisennusteesta, mikä vaikuttaa suoraan väestöennusteeseen. Lisäksi ratikkapäätös ei ollut rakentamisennusteen laskentaa tehtäessä tiedossa. Ratikan vaikutukset tulevat näkymään selvemmin ensi vuoden ennusteessa. Toimiala seuraa tiiviisti palveluverkkoon kohdistuvia muospaineita yhteistyössä kaupunkiympäristön asiantuntijoiden kanssa ja verkon kehittämisessä otetaan huomioon yhteistyömahdollisuudet muiden toimialojen kanssa.

Toimialan keskeiset tavoitteet

Kasvatuksen ja oppimisen toimialan tuloskortin keskeiset tavoitteet edistävät valtuustokauden strategian mukaisia päämääriä eri painopistealueilla. Yhtenä tärkeänä tavoitteena on perusopetuksen oppilaiden luku- ja matemaattisten taitojen paraneminen. Lisäksi tavoitellaan sitä, että lasten ja nuorten sosiaaliset ja tunnetaidot paranevat, kiusaaminen ja kouluväkivalta vähenee ja opiskelijoiden hyvinvointi kasvaa. Tavoitteena on myös toisen asteen koulutuksen oppimisen tuen kehittämissuunnitelman laatiminen ja suunnitelman toteuttamisen aloittaminen. Tavoitellaan sitä, että Vantaalla opitaan ja opiskellaan liikkuen. Lapsiystävällinen kunta -työ ja sen arviointi jatkuvat.

Toimialan keskeisiin tavoitteisiin kuuluu monikielisten oppijoiden oppimisvalmiuksien ja suomen kielen (ruotsin kielen) osaamisen parantaminen. Sitä tukemaan laaditaan varhaiskasvatuksesta toiselle asteelle ulottuva monikielisten oppijoiden kehittämisohjelma, joka sisältää S2 -oppijoiden tarkastelun sekä toimenpiteitä osaamisen ja suomen- ja ruotsin kielen taidon lisäämiseksi. Tämän perusteella ohjataan perheitä oikean oppimäärän valitsemisessa sekä tehdään toimenpiteitä, jotta pystytään osoittamaan oikeanlaista tukea tarvitseville sekä vahvistamaan suomen tai ruotsin kielen osaamista ja oppimistuloksia kokonaisuutena.

Toimialalla on laadittu yksiköittäin turvallisemman tilan periaatteita ja niiden toteutumiseen edelleen panostetaan kuunnellen lapsia, nuoria ja henkilöstöä. Segregaatiota koskevaa tietopohjaa kehitetään ja tietoa hyödynnetään aiempaa enemmän ja systemaattisemmin resurssoinnin pohjatietona. Segregaatioon liittyviä kysymyksiä pohditaan yhteistyössä toimialarajat ylittäen ja yhteistyössä muiden sidosryhmien, kuten hyvinvointialueen kanssa.

Toimialan tavoitteena on hyödyntää digitaalisia ympäristöjä ja vahvistaa niihin liittyvää osaamista. Vahvistetaan lasten ja nuorten digihyvinvointia osallistamalla huoltajia toiminnan suunnitteluun. Opetusta ja oppimista monipuolisesti tukeva DigiOne-palvelualustaa pilotoidaan ja valmistaudutaan sen käyttöönottoon. Vahvistetaan lasten ja nuorten digihyvinvointia osallistamalla heitä toiminnan suunnitteluun. Tavoitteena on jatkaa sujuvan yhteistyön rakentamista hyvinvointialueen kanssa, jotta organisaatioilla on yhteiset tavoitteet ja strategiset linjaukset opiskeluhuollon toteutuksessa ja laajemminkin työssä lasten ja nuorten hyvinvoinnin edistämiseksi. Varmistetaan, että digioppimateriaalien ja oppikirjojen käytön suhteessa säilyy lasten ja nuorten edun mukainen tasapaino. Luodaan vantaalaisen lapsen ja nuoren hyvän koulupäivän palvelulupaus.

Toimialan sukupuolitietoisen budjetoinnin kehittämiskohteena jatkuu oppimisen ja opiskelun tuen sekä kasvun ja kehityksen tuen palvelut. Kehittämiskohte on valittu kouluterveyskyselyn tulosten pohjalta. Toimialan tuen kehittämissuunnitelmassa lapsen tukeen liittyviä tilastoja on tarkasteltu sukupuolten näkökulmasta. Toimialalla on myös tunnistettu poikien ylläpidon uhka- ja väkivaltatilanteissa

sekä kiinnipitotilanteissa. Varhaiskasvatuksessa ja perusopetuksessa on otettu käyttöön Pro-Vaka/Prokoulu -toimintamallit, joilla vahvistetaan varhaista ja vaikuttavaa tukea käyttäytymisen haasteisiin liittyen. Lisäksi toimialalla vahvistetaan henkilöstön osaamista sekä yhteistyötä hyvinvointialueen ja viranomaisten kanssa kunniaan liittyvän väkivallan vastaisessa työssä.

Toimialalla vahvistetaan edelleen henkilöstön pito- ja vetovoimaa. Erityistä huomioita kiinnitetään hyvään johtamiseen, arjen työn sujuvuuteen, henkilöstön hyvinvointiin ja toimiviin työyhteisöihin sekä hyvistä suorituksista palkitsemiseen. Henkilöstöä kuullaan tässä kehittämistyössä.

Henkilöstösuunnitelma

	TP 2022	KS 2023	TA 2024
Vakituisen henkilöstön lkm	4 117	4 837	5 040
Määräaikaisen henkilöstön lkm	1 578	604	600
Henkilöstön kokonaismäärä	5 695	5 441	5 640

Vuodet eivät ole vertailukelpoisia keskenään järjestelmän vaihdon ja hyvinvointialueelle siirtyneiden henkilöiden takia.

13 10

Kasvatuksen ja oppimisen lautakunta

Määrärahat	TP 2022	TA 2023	LTK 2024	TA 2024	TS 2025	TS 2026	TS 2027
1000 euroa							
Tulot	0	0	0	0	0	0	0
Menot	-101	-90	-100	-100	-103	-105	-108
Toimintakate	-101	-90	-100	-100	-103	-105	-108

Tuloslaskelma	TP 2022	TA 2023	LTK 2024	TA 2024
1000 euroa				
Myyntitulot	0	0	0	0
Maksutulot	0	0	0	0
Tuet ja avustukset	0	0	0	0
Muut tulot	0	0	0	0
Sisäiset tulot	0	0	0	0
Tulot yhteensä	0	0	0	0
Henkilöstömenot	-83	-73	-81	-81
Asiakaspalvelujen ostot	0	0	0	0
Muiden palvelujen ostot	-16	-15	-19	-19
Sisäisten palvelujen ostot	-1	-1	0	0
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	0	-1	0	0
Avustukset	0	0	0	0
Vuokramenot	-1	0	-1	-1
Sisäiset tilavuokrat	0	0	0	0
Muut menot	0	0	0	0
Menot yhteensä	-101	-90	-100	-100
Toimintakate	-101	-90	-100	-100
Poistot	0	0	0	0
Vyörytykset	101	90	0	0
Tilikauden tulos	0	0	-100	-100

Toiminnan kuvaus

Kasvatuksen ja oppimisen lautakunta huolehtii toimialan yhteisten palveluiden, varhaiskasvatuksen, perusopetuksen, lukiokoulutuksen ja ammatillisen koulutuksen järjestämisestä ja kehittämisestä. Määrärahat sisältävät kasvatuksen ja oppimisen lautakunnan ja ruotsinkielisen jaoston menot.

13 20

Yhteiset palvelut

Määrärahat	TP 2022	TA 2023	LTK 2024	TA 2024	TS 2025	TS 2026	TS 2027
1000 euroa							
Tulot	798	400	0	0	0	0	0
Menot	-9 592	-5 873	-5 840	-5 866	-6 012	-6 163	-6 317
Toimintakate	-8 795	-5 473	-5 840	-5 866	-6 012	-6 163	-6 317

Tuloslaskelma	TP 2022	TA 2023	LTK 2024	TA 2024
1000 euroa				
Myyntitulot	0	0	0	0
Maksutulot	26	0	0	0
Tuet ja avustukset	769	400	0	0
Muut tulot	1	0	0	0
Sisäiset tulot	1	0	0	0
Tulot yhteensä	798	400	0	0
Henkilöstömenot	-7 692	-3 704	-3 716	-3 742
Asiakaspalvelujen ostot	-169	0	0	0
Muiden palvelujen ostot	-961	-1 283	-1 216	-1 216
Sisäisten palvelujen ostot	-32	0	0	0
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	282	-103	-103	-103
Avustukset	-152	-160	-186	-186
Vuokramenot	-46	-75	-43	-43
Sisäiset tilavuokrat	-821	-357	-384	-384
Muut menot	-1	-191	-191	-191
Menot yhteensä	-9 592	-5 873	-5 840	-5 866
Toimintakate	-8 795	-5 473	-5 840	-5 866
Poistot	0	0	0	0
Vyörytykset	325	4 346	0	0
Tilikauden tulos	-8 470	-1 127	-5 840	-5 866

Toiminnan kuvaus

Johtoon ja yhteisiin palveluihin kuuluvat toimialan johto, toimialan yhteiset projektit ja yhteiset palvelut. Lisäksi kokonaisuuteen kuuluu myös kaupunkitasoinen osaamiskampushanke.

Yhteiset palvelut huolehtii keskitetyistä viestintä-, talous-, laki- ja valmistelupalveluista sekä suunnittelusta ja kehittämisestä. Yhteisiin palveluihin kuuluvat myös hyvinvoinnin edistämisen, opiskelu- ja huollon koordinaatiotehtävät ja UNICEFin Lapsiystävällinen kunta -työhön liittyvien toimenpiteiden edistäminen. Lisäksi yhteiset palvelut koordinoi koulukuljetuksiin ja kalustonkunnostukseen liittyvät asiat. Av-palvelu ja av-huolto järjestetään jatkossa yhteistyössä Vantaan ammattiopisto Varian kanssa opiskelijatyönä.

Yhteisten palvelujen vastuualueelle kuuluvat toimialan strategian valmistelu, tietojohdamisen keskeiset toimet (tilastointi, tietojen hallinta, tietojen visualisointi, tiedolla johtaminen) ja tieto- ja viestintätekniikkapalvelut. Tieto- ja viestintätekniikassa panostetaan toimialan erityispiirteet huomioivaan sisällölliseen kehittämiseen yhteistyössä tietohallinnon, koulujen ja oppilaitosten sekä varhaiskasvatuksen kanssa.

Palvelualueen keskeiset tavoitteet

Yhteisten palveluiden tavoitteena on kehittää toimialan yhteisiä työprosesseja edelleen sujuvammiksi. Tiedolla johtamisen kehittämistä jatketaan datavision mukaisesti. Tieto- ja viestintäteknologiaa kehitetään digivision tavoitteiden mukaisesti. Datavision ohjaa toimialan tietojohdamisen kehittämistä asetettujen tavoitteiden suuntaan. Digivision puolestaan ohjaa toimialan tieto- ja viestintäteknologista kehittämistä. Digivisiota on konkretisoitu digiohjelmassa, jossa määritellään toimialan tvt-kehittäminen.

Yhteisten palveluiden tavoitteena on tukea DigiOnen käyttöönottoa ja varmistaa toiminnanmuutoksen toteutuminen suomen- ja ruotsinkielisissä peruskouluissa sekä hallinnossa yhteistyössä palvelualueiden kanssa. Digione-palvelun käyttöönotto etenee rinnakkain hankkeen viimeisen vaiheen läpiviennin kanssa. Varhaiskasvatuksen ohjausjärjestelmän (Vasa) kehittäminen ja käyttöönotto jatkuu, ja varhaiskasvatuksen prosessien sujuvoittaminen etenee.

Kaupunkitasoisessa Tikkurilan osaamiskampushankkeessa kehitetään yhdessä uusia toimintamalleja ja palveluja tukemaan osaamistason nousua sekä työpaikkojen ja työvoiman kohtaamista. Kampushankkeessa rakennetaan yritysten kannalta houkuttelevaa toimintaympäristöä sekä viihtyisää, urbaania kaupunkiympäristöä kestävyuden, osallisuuden ja yhteistyön periaatteiden mukaisesti.

Palveluverkkosuunnittelussa tavoitteena on turvalliset sekä oppimista ja hyvinvointia tukevat oppimisympäristöt. Edistetään päiväkotien kesäviilennystä aktiivisesti yhteistyössä kaupunkiympäristön toimialan kanssa.

Viestintä- ja vuorovaikutuspalvelut tarjoaa asukkaille ja kaupungin muille sidosryhmille tietoa kasvatuksen ja oppimisen toimialan palveluista, päätöksistä ja niiden vaikutuksista sekä näihin liittyvistä osallistumismahdollisuuksista. Edistetään avointa vuorovaikutusta ja vuoropuhelua kodin ja koulun välillä. Tämä vahvistaa perheiden ja koulun välistä yhteyttä, parantaa oppilaiden kokonaisvaltaista oppimista ja lisää heidän hyvinvointiaan. Kiinnitetään erityistä huomiota maahanmuuttajaperheiden osallisuuden edistämiseen koulu-yhteistyöhön. Lapsille ja nuorille tarjotaan tapoja osallistua ja vaikuttaa. Lasten ja nuorten osallisuuden eri ulottuvuuksia vahvistetaan, ja parannetaan näin lasten ja nuorten hyvinvointia, yhteisöllisyyden kokemuksia ja vaikuttamisen taitoja. Lisäksi lasten ja nuorten sekä päättäjien välistä dialogia ja aitoa vuoropuhelua lisätään. Osallisuuden työkaluina toimivat jokapäiväinen arjen osallisuus kouluissa ja oppilaitoksissa (muun muassa oppilasagentit, välkkärit, tukioppilaat, verso -sovittelijat, tuutorit sekä luokkaneuvostot ja -kokoukset), dialogisuuden ja vuoropuhelun mallien kehittäminen, yhteisöllisyyden vahvistaminen koulun sisällä ja alueellisesti sekä kaupunkitasoinen vaikuttamisen malli Vaikuttajapäivässä. Vaikuttajapäivää toteutetaan pitkäjänteisen suunnitelman mukaan ja sen sisällöt liitetään tiiviisti kaupunkitasoiseen osallistuvaan budjettiin. Oppilas- ja opiskelijakuntatoimintaa kehitetään niin, että toiminta tavoittaa kaikki, myös tukea tarvitsevat. Kehitetään myös oppilas- ja opiskelijakuntien sekä nuorisovaltuuston väliseen yhteistyöhön uusia malleja niin, että lasten ja nuorten ääni kuuluu yhä vahvemmin heitä koskevissa asioissa. Viestintä- ja vuorovaikutuspalvelut koordinoi, kehittää, suunnittelee ja toteuttaa toimialan viestintää ja osallisuustyötä yhdessä johdon ja asiantuntijoiden kanssa.

Toiminnan keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen

Opiskeluhuollon palveluissa kehitetään yhteistyötä ja opiskeluhuollon lakisääteisiä rakenteita hyvinvointialueen kanssa. Uudet koulutuksen ja opetuksen järjestäjän opiskeluhuoltosuunnitelmat on otettu käyttöön 1.8.2023 alkaen ja niiden toteutumista seurataan. Vuonna 2023 perustetun hyvinvoinnin ja opiskeluhuollon tiimin toimintaa kehitetään muun muassa laatimalla toimintasuunnitelma ja ottamalla se käyttöön.

Kiusaamisen ja kouluväkivallan ehkäisyn ja puuttumisen tavoitteina ovat Aseman lasten kehittämisen K-0-toimintamallin käyttöönotto ja yhteistyön käynnistäminen ja kehittäminen. Kaupungin omia työntekijöitä, esimerkiksi opettajia ja nuorisotyöntekijöitä, koulutetaan K-0-sovittelijoiksi. Lisäksi muodostetaan kiusaamiseen puuttumisen moniammatillinen ryhmä, jossa on edustajia Vantaalta ja hyvinvointialueelta. Ryhmän tavoitteena on miettiä keinoja vaativien kiusaamistapauksien selvittelyyn.

Koulujen kiusaamiseen puuttumisen tiimien työtä tuetaan ja kehitetään yhdessä kiusaamiseen puuttumisen erityisasiantuntijan kanssa.

Tikkurilan osaamiskampushankkeessa jatketaan sekä kampusympäristön suunnittelua että kampuksen palvelukokonaisuuden yhteiskehittämistä. Työ jatkuu mm. kampuksen koulutusyhteistyön toimintamallin ja kokonaisuuteen liittyvien palvelumallien ympärillä. Myös digitaalisen alustan esiselvitystyö jatkuu vuoden 2024 puolella. Kumppanuuksia koulutuksentarjoajien kanssa pyritään edelleen vahvistamaan. Kampuksen palvelukokonaisuutta yhteiskehitetään tiiviisti TE2024 uudistuksen rinnalla siten, että palveluista muodostuu toisiaan tukeva, elinvoimaa rakentava kokonaisuus. Tikkurilan osaamiskampuksen katujen ja puistoalueiden rakentaminen alkaa vuoden 2024 aikana ja rakennushankkeiden kilpailutukset lähtevät liikkeelle. Kilpailuissa ja tontinluovutuksessa varmistetaan, että rakennushankkeet toteuttavat kampuksen visiota esimerkiksi kestäväyyden ja yhteiskäyttöisyyden osalta.

Henkilöstösuunnitelma

	TP 2022	KS 2023	TA 2024
Vakituisen henkilöstön lkm	125	55	55
Määräaikaisen henkilöstön lkm	42	18	15
Henkilöstön kokonaismäärä	167	73	70

Vuodet eivät ole vertailukelpoisia keskenään järjestelmän vaihdon ja hyvinvointialueelle siirtyneiden henkilöiden takia.

Tuottavuutta ja vaikuttavuutta kuvaavat tunnusluvut

	TP 2021	TP 2022	KS 2023	TA 2024
Hallinnollisten tehtävien henkilöstömenot / toimialan menot yhteensä	0,5 %	-	0,6 %	0,6 %

13 30

Perusopetus

Määrärahat	TP 2022	TA 2023	LTK 2024	TA 2024	TS 2025	TS 2026	TS 2027
1000 euroa							
Tulot	18 297	18 143	18 390	18 390	18 683	18 982	19 285
Menot	-222 431	-232 403	-243 168	-244 913	-251 035	-257 311	-263 744
Toimintakate	-204 135	-214 260	-224 778	-226 523	-232 352	-238 330	-244 459

Tuloslaskelma	TP 2022	TA 2023	LTK 2024	TA 2024
1000 euroa				
Myyntitulot	3 983	3 931	3 931	3 931
Maksutulot	1	0	0	0
Tuet ja avustukset	12 262	12 298	12 545	12 545
Muut tulot	298	138	138	138
Sisäiset tulot	1 753	1 776	1 776	1 776
Tulot yhteensä	18 297	18 143	18 390	18 390
Henkilöstömenot	-123 731	-135 246	-138 154	-139 898
Asiakaspalvelujen ostot	-13 339	-12 681	-12 881	-12 881
Muiden palvelujen ostot	-25 797	-21 925	-25 628	-25 628
Sisäisten palvelujen ostot	-47	-3	-3	-3
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-7 031	-5 634	-5 708	-5 708
Avustukset	-2 212	-2 092	-2 092	-2 092
Vuokramenot	-206	-141	-169	-169
Sisäiset tilavuokrat	-50 005	-54 674	-58 527	-58 527
Muut menot	-63	-7	-7	-7
Menot yhteensä	-222 431	-232 403	-243 168	-244 913
Toimintakate	-204 135	-214 260	-224 778	-226 523
Poistot	-1 346	-2 146	-2 151	-2 151
Vyörytykset	-11 320	-19 682	0	0
Tilikauden tulos	-216 801	-236 088	-226 930	-228 674

Toiminnan kuvaus

Perusopetuksen tehtävä on järjestää opetussuunnitelman mukaista laadukasta perusopetusta sekä tarjota oikea-aikainen kolmiportainen tuki jokaiselle oppilaalle. Opetus järjestetään valtakunnallisen opetussuunnitelman perusteiden mukaisesti lähikouluperiaatteella. Kolmiportaista tukea järjestetään jokaisessa 41 peruskoulussa. Vaativan tuen palveluista etappi- ja pajatoiminta järjestetään alueellisesti neljällä alueella, vammaisopetusta ja polikliinistä opetusta järjestetään keskitettynä palveluna. Perusopetus antaa jatko-opiskeluvaihtoehdot toiselle asteelle ja perusopetuksen aikana kertyneet tiedot ja taidot osoitetaan peruskoulun päättötodistuksella, jonka perusteella tehdään opiskelijavalinnat toisen asteen opintoihin.

Peruskoulussa oppilailla on mahdollisuus painottaa työelämäpainotteista opiskelua vuosiluokilla 8–9 (Teppo-toiminta). Perusopetuksen palvelualue vastaa myös vammaisten lasten päivä- ja lomaajan toiminnasta (267 lasta kesäkuussa 2023) sekä vuosiluokkien 1.–2.-oppilaiden iltapäivätoiminnasta (noin 2 600 lasta elokuussa 2023), jonka järjestävät 22 palveluntuottajaa. Perusopetusikäisistä oppilaista maahanmuuttajataustaisia on 29,4 prosenttia. Perusopetus vastaa myös alle 17-vuotiaiden oppilaiden valmistavan opetuksen järjestämisestä (480 oppilasta korkeimmillaan vuonna 2023).

Palvelualueen keskeiset tavoitteet

Perusopetuksen keskeisinä tavoitteina on laadukkaan ja alueellisesti yhdenvertaisen perusopetuksen toteuttaminen sekä perusopetuksen kaupunkistrategiaan pohjautuvien tavoitteiden edistäminen. Oppimisen kannalta keskeisimmät tavoitteet liittyvät lukutaidon ja matemaattisen osaamisen parantamiseen sekä riittävän ja oikea-aikaisen tuen saamiseen. Hyvinvoinnin kannalta keskeisimmät tavoitteet liittyvät tunne- ja vuorovaikutustaitojen lisäämiseen ja kiusaamisen ja kouluväkivallan vähentämiseen sekä oppilaiden hyvinvoinnin lisäämiseen. Tässä merkittävässä roolissa on moniammatillisen yhteistyön lisääminen, lasten ja nuorten hoitopolkujen sujuvuus ja hyvä johtaminen. Yhteisten periaatteiden ja yhteisen johtamisen rakenteita vahvistetaan kaikilla esimiestasoilla. Tavoitteena on vapauttaa resursseja yhteisöllisen hyvinvoinnin toteuttamiseen. Henkilöstön osaamista vahvistetaan yhteisellä kouluttautumisella.

Iltapäiväkerhojen laatua ja toimenpiteiden vaikuttavuutta seurataan.

Toiminnan keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen

Talousarvio sisältää täysimääräisenä oppilasmäärän kasvun, 321 oppilasta, sekä vuoden 2023 lisätalousarviossa lisätyt vammaisopetuksen ryhmät. 1.8.2023 lisättiin resurssia alkuopetuksen äidinkielen ja matematiikan opetukseen sekä erityisopetukseen. Tästä tulee talousarviossa huomioida vuonna 2024 kevätlukukauden osuus: äidinkielen ja matematiikan opetus 0,44 milj. euroa (vuositaso 0,72 milj. euroa) ja erityisopetus 1,33 milj. euroa (vuositaso 2,2 milj. euroa).

Erilaista tukea tarvitsevien sekä maahanmuuttajataustaisten oppilaiden kasvu on suhteellisesti suurempaa kuin muu oppilasmäärän kasvu. Palveluverkon suunnittelussa tulee huomioida, että kaikki erityisryhmät tarvitsevat enemmän neliöitä kuin normaali yleisopetus. Tämä haastaa palveluverkon suunnittelua. Koulujen tilat ovat täynnä.

Viimeisen kolmen vuoden aikana valtio on rahoittanut lukuisia kehittämishankkeita. Näköpiirissä on, että kehittämistoimintaan ei tulla suuntaamaan rahaa samalla tavoin. Keskeisten hankkeiden tulomenetys on noin miljoona euroa. Valtion koulutuksellisen tasa-arvon eli ns. KOTA-raha (v. 2023 6,9 milj. euroa Vantaalla) tullaan vakinaistamaan, mutta taso tulee olemaan alhaisempi eikä lopullista tasoa tiedetä. Sitouttavan koulu yhteisön hankeraha (0,5 milj. euroa) poistuu, mutta tästä arviolta 0,4 milj. euroa siirtyy valtionosuuksiin.

Turvallisuuden ja terveellisuuden (fyysinen, psyykinen ja henkinen) huomioiminen toimintakulttuurissa niin kaupunki- kuin yksikkötasolla on erityisen tärkeää. Perusopetuksessa kehitetään turvallisuuden ja terveellisuuden toimintakulttuuria sekä tuetaan toimenpiteitä kiusaamisen, väkivallan ja häirinnän ehkäisemiseksi. Koko henkilöstön turvallisuusosaamisesta huolehditaan lukuvuosittain johtamisrakenteen, perehdytyksen, koulutusten, uusien toimintatapojen sekä hyvien käytäntöjen kehittämisellä. OKM:n rahoittamassa Yhteinen turvaverkko-hankkeessa (1.8.23-31.12.24) kehitetään ennaltaehkäisevää toimintaa yhteistyössä Vantaan kaupungin eri toimijoiden, hyvinvointialueen sekä poliisin kanssa yhteisiä ohjeistuksia, toimintatapoja sekä prosessikuvauksia arjen turvallisuuden poikkeamatilanteiden varalle.

Oppilashuollon siirryttyä hyvinvointialueelle on edelleen käynnissä yhteistyörakenteiden vakinaistaminen hyvälle ja toimivalle tasolle. Siksi kaupungin sisällä on tärkeää kehittää avustavan henkilöstön (koulunkäynninohjaajat sekä oppilashoitajat) sekä kouluvalmentajien (hanke lv 2023-2024) ja koulun nuorisotyöntekijöiden yhteistyötä.

Perusopetuksessa käytetään lukutaitoa ja matemaattista ajattelua kartoittavia seuloja 2./3. ja 7. luokalla. Erityisesti muun kuin suomenkielisten lasten lukutaito on heikkoa ja tähän halutaan panostaa toimialan palvelualueiden yhteisellä lukutaidon kehittämiseen tähtäävällä toimintaohjelmalla. Esimerkiksi ProKoulu -mallia kehittämällä vahvistamme ennaltaehkäisevästi positiivista ja yhteisöllistä toimintakulttuuria.

Talousarviossa on varauduttu ateriapalveluiden, puhtauspalveluiden ja turvapalveluiden hinnankorotuksiin.

Perusopetuksen palvelualue laatii aamu- ja iltapäivätoiminnan kokonaistarkastelun, joka sisältää laatukriteerit ja kehittämissuositukset hinta-arvioineen. Tarkastelun kehittämissuosituksilla on tarkoitus taata turvallinen ja laadukas aamu- ja iltapäivätoiminta. Tarkastelu esitetään lautakunnalle viimeistään huhtikuussa 2024 ja sen toimenpideohjeistuksia esitetään vuoden 2025 talousarvioon.

Henkilöstösuunnitelma

	TP 2022	KS 2023	TA 2024
Vakituisen henkilöstön lkm	1 627	1 943	2 046
Määräaikaisen henkilöstön lkm	624	352	350
Henkilöstön kokonaismäärä	2 251	2 295	2 396

Vuodet eivät ole vertailukelpoisia keskenään järjestelmän vaihdon ja hyvinvointialueelle siirtyneiden henkilöiden takia.

Tuottavuutta ja vaikuttavuutta kuvaavat tunnusluvut

	TP 2021	TP 2022	KS 2023	TA 2024
Oppilasmäärä vantaalaisissa peruskouluissa	23 400	23 782	23 771	24 092
Käyttömenot euroa/oppilas	9 172	9 353	9 775	10 089
Opetuksen % -osuus oppilaskohtaisesta käyttömestä	52 %	54 %	56 %	56 %
Huoneistoneulöt/oppilas *)	10,2	10,0	10,1	10,1
Keskimääräinen ryhmäkoko, 1–9 luokat	15,9	15,9	15,9	15,9
Jatkokoulutukseen lukioon, ammatilliseen koulutukseen, ammattistarttiin tai lisäopetukseen päässeiden määrä peruskoulun päättötodistuksen saaneista %	99 %	99 %	100 %	100 %
Iltapäivätoimintaan osallistuvien lasten määrä	2 615	2 650	2 550	2 675
4. vuosiluokalta alkava vapaaehtoinen A 2 -kieli, aloitaneiden määrä	39 %	37 %	37 %	26 %
Oppilaita/oppilaanohjaaja	200	190	210	200

*) Sis. keittiövuokrat, ilman näitä 9,7. Vuodesta 2023 lähtien ei sisällä opiskeluhuollon tiloja.

13 50

Varhaiskasvatus

Määrärahat	TP 2022	TA 2023	LTK 2024	TA 2024	TS 2025	TS 2026	TS 2027
1000 euroa							
Tulot	16 341	16 573	13 131	13 131	13 328	13 528	13 731
Menot	-192 707	-199 220	-212 957	-217 931	-223 379	-228 964	-234 688
Toimintakate	-176 366	-182 646	-199 826	-204 800	-210 051	-215 436	-220 957

Tuloslaskelma	TP 2022	TA 2023	LTK 2024	TA 2024
1000 euroa				
Myyntitulot	976	1 401	1 436	1 436
Maksutulot	11 867	11 083	11 083	11 083
Tuet ja avustukset	3 441	4 041	564	564
Muut tulot	25	48	48	48
Sisäiset tulot	31	0	0	0
Tulot yhteensä	16 341	16 573	13 131	13 131
Henkilöstömenot	-89 935	-106 632	-110 140	-115 115
Asiakaspalvelujen ostot	-16 633	-16 526	-20 094	-20 094
Muiden palvelujen ostot	-36 962	-22 595	-25 499	-25 499
Sisäisten palvelujen ostot	-619	-492	-16	-16
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-1 092	-1 253	-1 305	-1 305
Avustukset	-15 626	-14 852	-15 002	-15 002
Vuokramenot	-20	0	-14	-14
Sisäiset tilavuokrat	-31 689	-35 920	-40 519	-40 519
Muut menot	-131	-950	-367	-367
Menot yhteensä	-192 707	-199 220	-212 957	-217 931
Toimintakate	-176 366	-182 646	-199 826	-204 800
Poistot	-672	-417	-731	-731
Vyörytykset	-9 654	-16 704	0	0
Tilikauden tulos	-186 691	-199 768	-200 557	-205 531

Toiminnan kuvaus

Varhaiskasvatuksen palvelualue vastaa suomenkielisen varhaiskasvatuksen, esiopetuksen ja valmistavan opetuksen järjestämisestä Vantaalla asuville alle kouluikäisille lapsille. Tämän lisäksi palvelualue järjestää kerho-, asukaspuisto- ja avointa kohtaamispaikkatoimintaa. Ympäri vuorokautista varhaiskasvatusta järjestetään Itä-, Keski- ja Länsi-Vantaalla. Varhaiskasvatuksen palvelualue vastaa lisäksi kotihoidon tukeen ja palveluseteliin sekä yksityisen hoidon tukeen liittyvistä tehtävistä.

Varhaiskasvatuksen henkilöstön saatavuudessa on edelleen merkittäviä haasteita. Erityisesti opettajien ja erityisopettajien saatavuus on huomattavan vaikeaa. Myös johtajien saatavuus on heikentynyt. Varhaiskasvatuksen uuden henkilöstörakenteen toteuttamista jatketaan edelleen varhaiskasvatuslain mukaisesti. Varhaiskasvatuksen opettajien ja sosionomien osuutta nostetaan eläköityvien ja irtisanoutuvien lastenhoitajien myötä. Sosionomien osuutta lisätään myös uusien yksiköiden henkilöstörakenteen myötä.

Perhevapaaudistuksen vuoksi varhaiskasvatuspalveluihin voidaan tulla jo aikaisemmin, jolloin varhaiskasvatusikäisten määrä kasvaa äkillisesti 152 lapsella. Aikaisemmin varhaiskasvatusikäisiä ovat olleet 10 kk–6 v. lapset, perhevapaaudistuksen jälkeen 9 kk–6 v. lapset.

Väestöennusteen mukaan varhaiskasvatusikäisen väestön määrä kasvaa vuonna 2024 edellä mainitun lisäksi 125 lapsella, eli kasvua on yhteensä 277 lasta. Kotihoidon tuen piirissä olevien lasten määrän arvioidaan vähenevän edelleen ja heitä siirtyy varhaiskasvatuspalvelujen piiriin. Myös kerhotoiminnasta siirrytään varhaiskasvatuspalveluihin. Lapsia tulee varhaiskasvatukseen lisää arviolta 296. Vantaan varhaiskasvatusikäisistä lapsista maahanmuuttajataustaisia oli vuoden 2023 alussa 33,5 prosenttia. Vieraskielisen väestön osuuden arvioidaan kasvavan edelleen.

Varhaiskasvatuksen ohjausjärjestelmän käyttöönottoa jatketaan edelleen uusilla toiminnallisuuksilla.

1.8.2022 voimaan tulleen lapsen tukea koskevan varhaiskasvatuslain muutoksen toimeenpanoa jatketaan. Lakiuudistus vahvistaa lapsen oikeutta tarvitsemaansa tukeen ja laajentavan tuen kolmipor-taisuuden toteutumisen koskemaan kaikkia ikäluokkia. Lakimuutos edellyttää tuen henkilöstön li-säystä ja koulutusta sekä yksityisen varhaiskasvatuksen tukemista lakimuutoksessa. Vuonna 2024 talousarvioon lisäys toimintakuluihin on 1,2 milj. euroa.

Vantaa on mukana opetus- ja kulttuuriministeriön kaksivuotisen esiopetuksen kokeilussa. Kokeilu kestää 31.5.2024 asti.

Palvelualueen keskeiset tavoitteet

- Henkilöstön saatavuusohjelman toimenpiteiden toteuttamista jatketaan palvelualueella.
- Varhaiskasvatuksen johtamisella vahvistetaan työhyvinvointia ja työn merkityksellisyyttä.
- Pedagogiikan johtamisessa hyödynnetään arviointitietoa ja arvioinnin työkaluja.
- Toteutetaan laadukasta kehityksen, oppimisen ja hyvinvoinnin tukea sekä tehdään yhteistyötä huoltajien sekä lapsi- ja perhepalvelujen kanssa.
- Vahvistetaan positiivista vuorovaikutusta sekä tunne- ja kaveritaitoja.
- Johdetaan digitaalisten työympäristöjen käyttöä ja niihin liittyvää osaamista.
- Henkilöstön työolosuhteita ja työhyvinvointia kehitetään.
- Arvioidaan KOT-lastenhoitajien määrän lisäämisen mahdollisuutta.
- Kehitetään lukuinnostusta ja tuetaan suomen kielen varhaista oppimista.

Toiminnan keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen

Vuonna 2024 toiminta käynnistyy neljässä uudessa kunnallisessa päiväkodissa, jotka ovat Ruusu-puun päiväkotikiivä, Kelokuusen päiväkotikiivä, Myrmyssä, Korson päiväkotikiivä Korsossa sekä La-tupuiston päiväkotikiivä Hakunilassa. Näistä kolmen päiväkodin oli tarkoitus aloittaa jo vuonna 2023, mutta valmistuminen siirtyi. Päiväkodit korvaavat poistuvia huonokuntoisia päiväkotikiivä- ja perhepäivä-kotikiivä- ja vastaavat kasvaneeseen palvelutarpeeseen. Päiväkodeissa on paikkoja yhteensä 619, joista uusia on 394. Palvelutuotannon kasvun vaikutus määrärahoihin on 3,1 milj. euroa.

Vantaan varhaiskasvatus saa valtion erityisavustusta varhaiskasvatuksen sekä esiopetuksen tasa-arvoa (ns. KOTA-raha) edistäviin toimenpiteisiin ja laadun kehittämiseen vuosille 2023–2024 (0,5 milj. euroa). Lisäksi valtion erityisavustuksilla kehitetään varhaiskasvatuksen ja esiopetuksen luke-misen kulttuuria ja lukutaitoa, laadun arviointia ja digipedagogiikan ohjelman jalkauttamista. Talous-arviossa on varauduttu ateriapalveluiden, puhtauspalveluiden ja turvapalveluiden hinnankorotuksiin.

Henkilöstösuunnitelma

	TP 2022	KS 2023	TA 2024
Vakituisen henkilöstön lkm	1 727	2 147	2 233
Määräaikaisen henkilöstön lkm	648	72	75
Henkilöstön kokonaismäärä	2 375	2 219	2 308

Vuodet eivät ole vertailukelpoisia keskenään järjestelmän vaihdon ja hyvinvointialueelle siirtyneiden henkilöiden takia.

Tuottavuutta ja vaikuttavuutta kuvaavat tunnusluvut

	TP 2021	TP 2022 ^{*)}	KS 2023	TA 2024
Lasten määrä eri varhaiskasvatuspalveluissa keskimäärin kuukaudessa:				
Kunnallinen varhaiskasvatus	10 522	10 800	10 719	10 855
Yksityinen varhaiskasvatus	2 047	2 200	2 280	2 440
Kerhotoiminta	206	200	226	200
Kotihoidon tuki	3 021	3 000	3 082	2 800
Varhaiskasvatuspalvelujen piirissä olevien lasten osuus kaikista varhaiskasvatuksesta ^{**)}	79,7 %	83,0 %	83,7 %	83,5 %
Yksityisessä varhaiskasvatuksessa olevien lasten osuus kaikista varhaiskasvatuksesta olevista lapsista	16,3 %	17,0 %	17,5 %	18,4 %
Rakenteellisten tukitoimien piirissä olevat lapset (kunnallinen varhaiskasvatus)	10,3 %	12,0 %	10,3 %	12,0 %
Käyttömenot €/palveluja käyttävä lapsi	11 524	11 900	12 057	12 981

^{*)} Arvio vuoden 2022 keskiarvosta järjestelmävaihdoksesta johtuen.

^{**)} Suomen- ja ruotsinkieliset lapset yhteensä.

13 90

Svenskspråkiga servicen

Määrärahat	TP 2022	TA 2023	LTK 2024	TA 2024	TS 2025	TS 2026	TS 2027
1000 euroa							
Tulot	540	589	597	597	606	615	624
Menot	-13 735	-14 626	-15 237	-15 464	-15 851	-16 247	-16 653
Toimintakate	-13 195	-14 038	-14 640	-14 867	-15 245	-15 632	-16 029

Tuloslaskelma	TP 2022	TA 2023	LTK 2024	TA 2024
1000 euroa				
Myyntitulot	0	25	25	25
Maksutulot	375	496	461	461
Tuet ja avustukset	141	67	110	110
Muut tulot	24	1	1	1
Sisäiset tulot	0	0	0	0
Tulot yhteensä	540	589	597	597
Henkilöstömenot	-8 197	-8 564	-9 013	-9 240
Asiakaspalvelujen ostot	-152	-129	-176	-176
Muiden palvelujen ostot	-1 795	-1 829	-1 822	-1 822
Sisäisten palvelujen ostot	-5	0	0	0
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-254	-411	-437	-437
Avustukset	-14	0	0	0
Vuokramenot	-6	-4	-8	-8
Sisäiset tilavuokrat	-3 308	-3 687	-3 779	-3 779
Muut menot	-6	-1	-1	-1
Menot yhteensä	-13 735	-14 626	-15 237	-15 464
Toimintakate	-13 195	-14 038	-14 640	-14 867
Poistot	-21	-21	-17	-17
Vyörytykset	-722	-1 242	0	0
Tilikauden tulos	-13 938	-15 301	-14 657	-14 884

Toiminnan kuvaus

Ruotsinkielisten palveluiden palvelualueen tehtävänä on kasvatuksen ja oppimisen lautakunnan ruotsinkieliselle jaostolle kuuluvien asioiden valmistelu ja täytäntöönpano. Palvelualue vastaa ruotsinkielisen varhaiskasvatuksen, esiopetuksen, perusopetuksen, lukiokoulutuksen ja ruotsinkielisen tutkintokoulutukseen valmentavan koulutuksen (TUVA-koulutus) sekä nuorisotyön järjestämisestä ja kehittämisestä. Palvelualue vastaa myös oppivelvollisten ohjauksesta ja valvonnasta. Lisäksi palvelualueen tehtävänä on vastata ruotsinkielisten palveluiden kaupunkitasoisesta koordinoinnista, Svenska kommitténin toiminnasta ja kaksikielisyystyöstä.

Palvelualue järjestää varhaiskasvatuksikäisille lapsille ruotsinkielistä varhaiskasvatusta. Osa varhaiskasvatuspalveluista järjestetään yksityisinä palveluina, joita tuetaan yksityisen hoidon tuella ja palveluseleillä. Ruotsinkielinen esiopetus toteutuu osana palvelualueen varhaiskasvatusta. Ruotsinkielisiä päiväkotia on neljä, Dickursby daghem, Håkansböle daghem, Timotej daghem ja Trollebo daghem.

Palvelualueella on neljä alakoulua (luokat 1–6): Dickursby skola, Kyrkoby skola, Mårtensdals skola ja Västersundoms skola. Hallinnollisesti alakouluilla on kaksi rehtoria. Yläkouluja (luokat 7–9) on yksi, Helsinge skola, ja lukioita yksi, Helsinge gymnasium.

Pääkaupunkiseudulla ruotsinkielistä työpajatoimintaa toteuttaa Svenska produktionsskolan. Ruotsinkielistä ammatillista koulutusta järjestää Helsingissä ammattioppilaitos Prakticum. Svenska Framtidsskolan i Helsingforsregionen ylläpitää Prakticumia, jossa myös Svenska produktionsskolan toimii. Vantaan kaupunki omistaa 4,7 prosenttia Svenska Framtidsskolan i Helsingforsregionen Ab:stä. Toimimalla aktiivisesti Prakticumien hallituksessa pyritään parantamaan opiston toimintaedellytyksiä ja koulutustarjontaa, jotta myös yhä useampi vantaalainen ruotsinkielinen nuori löytäisi opiskelupaikan sieltä.

Tutkintokoulutukseen valmentava koulutus (TUVA) on keskeinen osa oppivelvollisuuden laajentamista. Pääkaupunkiseudulla ruotsinkielistä tutkintokoulutukseen valmistavaa koulutusta järjestää ammatillinen oppilaitos Prakticum yhteistyössä muiden pääkaupunkiseudun kuntien kanssa.

Vantaan kaupunki kuuluu myös kuntayhtymään, joka ylläpitää Västra Nylands folkhögskola -nimistä kansanopistoa. Opisto tarjoaa lyhytkursseja, yksivuotisia jatko-opintoihin ja työelämään valmistavia opintoja sekä opistovuoden oppivelvollisille, jotka kuuluvat laajennetun oppivelvollisuuden piiriin.

Palvelualueen keskeiset tavoitteet

Ruotsinkielisen palvelualueen strateginen toimenpideohjelma pohjautuu toimialan strategiaan. Palvelualueen strategiset toimenpiteet palvelevat kaupungin ruotsinkielisiä asukkaita sukupuolesta ja asuinalueesta riippumatta. Kun palvelualueelle luotiin toiminnan strategiset toimenpiteet, asiakkaiden toiveet otettiin huomioon eri tavoin.

Palvelualueen strategiset painopisteet ovat seuraavat: toimimme yhdessä hyvinvoinnin edistämiseksi, mahdollistamme jokaisen kasvun omaan potentiaaliinsa, edistämme oppimista vahvistamalla elinikäistä uteliaisuutta ja tuemme lasten ja nuorten kielellistä kehitystä.

Strateginen painopiste vaihtelee lukuvuosittain. Lukuvuoden 2023–2024 painopiste on lasten ja nuorten kielellinen kehitys, johon sisältyy mm. S2-opetus (ruotsi toisena kielenä) sekä nuorisotyön kehittäminen. Lukuvuonna 2024–2025 painopiste on oppimisen edistäminen vahvistamalla elinikäistä uteliaisuutta. Strategisten painopisteiden toteutumista ja toiminnan kehittämistä seurataan palvelualueella säännöllisesti henkilökuntakyselyllä. Oppimisen tukitoimia kehitetään kunnianhimoisesti ottaen huomioon mahdolliset valtakunnalliset linjaukset.

Toiminnan keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen

Kaikki Vantaan peruskoulut ottavat oppimisen ja koulutuksen digitaalisen palvelualueen DigiOnen käyttöön syksyllä 2024. Uuden järjestelmän käyttöönotto merkitsee sekä toiminnan muutoksia että uusien järjestelmien käytön oppimista niin kouluissa kuin hallinnossa.

Ruotsinkieliset peruskoulut ovat mukana valtakunnallisessa SKY-hankkeessa, jonka tavoitteena on vähentää ja ennaltaehkäistä poissaoloja sekä luoda myönteistä, kouluun kiinnittymistä tukevaa toimintakulttuuria. Tämän takia suunnitelmassa on lisätä tunne- ja vuorovaikutustaitojen oppitunteja ruotsinkielisessä perusopetuksessa. Oppilaiden hyvinvoinnin seuraamiseen otetaan käyttöön School Day -ohjelma.

Valtuustostrategiassa tavoitteena on perusopetuksen oppilaiden oppimistulosten parantaminen erityisesti lukutaidossa ja matematiikassa. Lisäpanostus perusopetuksen oppimistulosten parantamiseen on yhden äidinkielen ja yhden matematiikan oppitunnin lisääminen tuntijakoon ensimmäiselle ja toiselle vuosiluokalle lukuvuodesta 2023–2024 lähtien. Uusia seuloja on otettu käyttöön mittamaan 2./3. ja 7. luokkien luku- ja matemaattisia taitoja.

Helsingin kaupungin kanssa on solmittu uusi sopimus koskien vammaisopetusta. Palvelualueella on aiempaa suurempi vastuu itse järjestää opetusta vaativan erityisen tuen lapsille. Tämä vaatii lisäresursseja ruotsinkieliseen perusopetukseen sekä varhaiskasvatukseen.

Kaksikielisyysohjelma uusittiin vuoden 2022 alussa niin, että se tukee valtuustokauden strategiaa sekä oikeusministeriön kansalliskielistrategiaa. Kaksikielisyysohjelman tavoitteet toteutetaan neljässä vuodessa ja toiminnasta raportoidaan vuosittain. Palvelualue koordinoi kaksikielisyysohjelman tavoitteiden toteutumista. Mittareita on kehitetty vuonna 2023, mikä edistää tavoitteiden seuranta.

Mårtensdals bildningsrum -hankkeen päiväkotit valmistuu vuonna 2024. Koulun peruskorjaus jatkuu.

Henkilöstösuunnitelma

	TP 2022	KS 2023	TA 2024
Vakituisen henkilöstön lkm	120	150	152
Määräaikaisen henkilöstön lkm	69	21	20
Henkilöstön kokonaismäärä	189	171	172

Vuodet eivät ole vertailukelpoisia keskenään järjestelmän vaihdon ja hyvinvointialueelle siirtyneiden henkilöiden takia.

Tuottavuutta ja vaikuttavuutta kuvaavat tunnusluvut

	TP 2021	TP 2022	KS 2023	TA 2024
Lapsia kunnallisessa varhaiskasvatuksessa	301	300 *)	300	300
Lapsia yksityisessä varhaiskasvatuksessa	-	-	55	56
Lapsia esiopetuksessa	80	64	75	68
Oppilasmäärä ruotsinkielisessä peruskoulussa	722	721	722	710
Käyttömenot euroa/ oppilas	10 799	11 021	11 754	-
Opetuksen % -osuus oppilaskohtaisista käyttömenoista/ oppilas	53 %	58 %	58 %	-
Huoneistoneiliöt/ oppilas	13,7	13,7	13,7	13,9
Keskimääräinen opetusryhmäkoko, 1–9 luokat	15,7	15,7	15,7	15,4
Jatkokoulutukseen lukioon, ammatilliseen koulutukseen, ammattistarttiin tai lisäopetukseen päässeiden määrä peruskoulun päättötodistuksen saaneista % -osuus	100 %	100 %	100 %	100 %
Iltapäivätoimintaan otettujen oppilaiden kokonaismäärä	125	128	145	125
Ruotsinkielisen lukion opiskelijat	155	158	160	162
Käyttömenot euroa/ opiskelija	8 410	8 337	8 858	-
Huoneistoneiliöt/ lukio-opiskelija	8,4	8,2	8,1	8,0

*) Arvio vuoden 2022 keskiarvosta järjestelmävaihdoksesta johtuen.

137

Toisen asteen koulutus

Määrärahat	TP 2022	TA 2023	LTK 2024	TA 2024	TS 2025	TS 2026	TS 2027
1000 euroa							
Tulot	3 495	1 926	1 157	1 157	1 175	1 193	1 212
Menot	-69 194	-73 412	-75 562	-76 176	-78 080	-80 032	-82 033
Toimintakate	-65 699	-71 486	-74 405	-75 019	-76 906	-78 839	-80 821

Tuloslaskelma	TP 2022	TA 2023	LTK 2024	TA 2024
1000 euroa				
Myyntitulot	728	450	449	449
Maksutulot	40	0	0	0
Tuet ja avustukset	2 376	1 302	603	603
Muut tulot	218	94	25	25
Sisäiset tulot	133	80	80	80
Tulot yhteensä	3 495	1 926	1 157	1 157
Henkilöstömenot	-42 094	-42 931	-44 995	-45 610
Asiakaspalvelujen ostot	-48	-9	-9	-9
Muiden palvelujen ostot	-7 107	-7 127	-6 869	-6 869
Sisäisten palvelujen ostot	-233	-27	-27	-27
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-3 513	-6 079	-5 696	-5 696
Avustukset	-106	-33	-50	-50
Vuokramenot	-1 388	-1 288	-1 205	-1 205
Sisäiset tilavuokrat	-14 454	-15 701	-16 506	-16 506
Muut menot	-251	-218	-203	-203
Menot yhteensä	-69 194	-73 412	-75 562	-76 176
Toimintakate	-65 699	-71 486	-74 405	-75 019
Poistot	-419	-253	-339	-339
Vyörytykset	-4 514	-7 207	0	0
Tilikauden tulos	-70 632	-78 946	-74 745	-75 359

Toiminnan kuvaus

Toisen asteen koulutuksen palvelualue vastaa suomenkielisen lukiokoulutuksen ja ammatillisen koulutuksen järjestämisestä. Vantaalla on viisi suomenkielistä päivälukiota, kaksi aikuislukiota sekä Vantaan ammattiopisto Varia. Toisen asteen koulutus antaa yleiset jatko-opintovalmiudet yliopistoihin ja ammattikorkeakouluihin.

Lukiokoulutuksen tehtävänä on laaja-alaisen yleissivistyksen vahvistaminen. Lukiossa hankittuja tietoja ja taitoja osoitetaan lukion päättötodistuksella, ylioppilastutkintotodistuksella, lukiodiplomeilla ja muilla näytöillä. Lukiokoulutuksen tehtäväalueen menoihin sisältyy lukiodien lisäksi koko toisen asteen koulutuksen hallinnollisia johtamis-, kehittämis-, suunnittelu- ja valmistelutehtäviä.

Vantaan ammattiopisto Varia toteuttaa järjestämisluvan mukaista ammatillista koulutusta tiiviissä yhteistyössä alueen työelämän kanssa. Variassa järjestetään ammatillista koulutusta nuorille, aikuisille ja organisaatioille useilla eri aloilla. Koulutustarjonta sisältää muun muassa perustutkintoja, ammatti- ja erikoisammattitutkintoja, oppisopimuskoulutusta, työvoimakoulutusta sekä korttikoulutuksia. Toiminnan lähtökohtana ovat kysyntälähtöisyys, työelämän tarpeet, asiakkuusajattelu ja verkostomainen toimintatapa.

Tutkintokoulutukseen valmentava koulutus (TUVA) järjestetään hallinnollisesti ammattiopisto Variassa.

Toisen asteen koulutuksen palvelualue vastaa lisäksi toisen asteen palveluverkon kehittämisestä, oppilaitosten työ- ja elinkeinoelämäyhteistyöstä ja korkeakouluysteistyöstä sekä oppivelvollisuuden ohjauksesta ja valvonnasta perusopetuksen päättymisen jälkeen.

Toisen asteen koulutuksen palvelualue tekee yhteistyötä toimialarajat ylittäen työllistymisen edistämiseksi ottaen huomioon hyvinvointialueen osaamisen kehittämisen tarpeet.

Palvelualueen keskeiset tavoitteet

Vuonna 2024 toisen asteen koulutuksen palvelualueen keskeisinä tavoitteina ovat joustavien oppimisen polkujen kehittäminen, oppimisen tuen kehittäminen huomioiden erityisesti monikielisten opiskelijoiden tuen tarpeet sekä opiskelijoiden ja henkilöstön hyvinvoinnin vahvistaminen. Samalla edistetään moniammatillista yhteistyötä ja koulutusta koulupudokkaiden tukemiseksi, laajennetaan työnohjaajien osaamista oppilaiden elämänhallinnan taitojen tukemiseen.

Lukioiden ja Varian opiskelijoille kehitetään uusia joustavia opintopolkuja strategialähtöisen palvelumuotoilun eli opiskelijalähtöisen kehittämisen kautta. Tavoitteena on, että opiskelijan on mahdollista hyödyntää opetustarjontaa oppilaitosrajat ylittäen ja saada siten vahvempi pohja työelämään sekä jatko-opintoihin.

Oppimisen tukitoimia kehitetään ottaen huomioon mahdolliset valtakunnalliset linjaukset sekä käytävissä olevat resurssit. Kieli- ja kulttuuritietoisuutta lisätään vahvistamalla opettajien osaamista. Oppimisen tuen kehittämistoimien tueksi kootaan segregaatiotietoja. Resurssien jakamisessa huomioidaan monikielisten opiskelijoiden määrä.

Opiskelijoiden hyvinvointia vahvistetaan kiinnittämällä huomiota yhteisölliseen hyvinvointityöhön, arjen kohtaamisiin sekä oppilaitosten arjessa tapahtuvaan vuorovaikutukseen. Opiskelijoiden osallisuutta vahvistetaan kehittämällä opiskelijakuntatoimintaa huomioiden oppilaitosten erityispiirteet.

Edistetään moniammatillista yhteistyötä ja koulutusta koulupudokkaiden tukemiseksi, laajennetaan työnohjaajien osaamista opiskelijoiden elämänhallinnan taitojen tukemiseen ja mahdollistetaan yhdessä sidosryhmien kanssa nopea hoitoon pääsy, kun oppilaan terveydelliset syyt muodostavat haasteen oppimiselle tai opiskelulle.

Yhdessä elinkeinopalveluiden kanssa tavoitteena on saada osaamispalveluita tarvitsevat asiakkaat pikaisesti koulutuksen pariin, jotta sitä kautta heille löytyy väylä työhön. Elinkeinopalveluiden, Varian ja työllisyyspalveluiden yhteistyönä tehdään ennakointityötä yritysten ja julkisen sektorin työnantajien tarpeista ja varmistetaan siten entistä sujuvamat polut työelämään.

Toiminnan keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen

Toisen asteen koulutuksen palveluverkon kehittämistä pyritään edistämään aikataulun mukaisesti. Vehkalan rakentaminen ajoittuu vuosille 2023–2025, Aviapoliksen lukion rakentaminen käynnistyy ja Tikkurilan osaamiskampuksen suunnittelu jatkuu. Lisäksi pyritään ottamaan käyttöön väliaikaisia toimitiloja, jotta lukioiden aloituspaikkoja voidaan lisätä tarveperusteisesti ennen Aviapoliksen lukion ja Tikkurilan osaamiskampuksen uudisrakennusten valmistumista.

Toisen asteen koulutuksen vision ja strategisten painopisteiden mukaan mahdollistetaan joustavat opintopolut toisella asteella yli oppilaitosrajojen.

TE-palvelut siirtyvät kaupungin vastuulle 1.1.2025. Variassa valmistaudutaan muutokseen vuoden 2024 aikana yhteistyössä kaupungin muiden toimialojen kanssa. Useiden alojen akuutti työvoimapula edellyttää uudenlaisia koulutusratkaisuja. Esimerkiksi työperäinen maahanmuutto vaatii uudenlaisia koulutusmalleja, yhteistyötä maahanmuuttajien osaamiskeskuksen kanssa sekä henkilöstöltä

muun muassa kieli- ja kulttuuritietoista osaamista. Varian yhteistyötä yritysten kanssa vahvistetaan, jotta oppi- sekä koulutusopimuspaikkoja saadaan lisättyä.

Henkilöstösuunnitelma

	TP 2022	KS 2023	TA 2024
Vakituisen henkilöstön lkm	518	542	554
Määräaikaisen henkilöstön lkm	195	141	140
Henkilöstön kokonaismäärä	713	683	694

Vuodet eivät ole vertailukelpoisia keskenään järjestelmän vaihdon ja hyvinvointialueelle siirtyneiden henkilöiden takia.

Tuottavuutta ja vaikuttavuutta kuvaavat tunnusluvut

	TP 2021	TP 2022	KS 2023	TA 2024
Lukiokoulutus				
Suomenkielisten päivälukioiden opiskelijat	3 658	3 712	3 691	3 792
Suomenkielisten päivälukioiden opiskelijamäärä/lukio, keskiarvo	732	742	738	758
Aikuis- ja etälukion tutkintotavoitteiset opiskelijat	242	237	250	250
Keskeyttäneet % opiskelijamäärästä (päivälukiot)	2,2 %	6,8 %	4,5 %	4,5 %
Kolmessa vuodessa päättötodistuksen saaneet kaikista valmistuneista (päivälukiot)	83,1 %	88,0 %	88,0 %	90,0 %
Kaikki tunnit/vvt/opiskelija (päivälukiot)	1,35	1,34	1,36	1,36
Käyttömenot euroa/opiskelija (päivälukiot)	7 086	7 615	8 293	8 560
Huoneistoneliöt/opiskelija (päivälukiot)	7,5	7,3	7,4	7,3
Ammatillinen koulutus				
Yhteishaussa olevat tutkintotavoitteiset aloituspaikat peruskoulun päättävästä ikäluokasta %	37 %	35 %	41 %	40 %
Ministeriön päättämän tavoiteopiskelijavuosien käyttöaste	100 %	100 %	100 %	100 %
Käyttömenot euroa/opiskelijavuosi (ammattillinen koulutus yhteensä)	10 425	11 540	11 584	11 706
Huoneistoneliöt/opiskelijavuosi	13,5	13,8	13,5	13,3
Alle 20-v perustutkintoa suorittavien keskeyttämisprosentti Variassa	-	-	8 %	8 %

16

KAUPUNKIKULTTUURI JA HYVINVOINTI

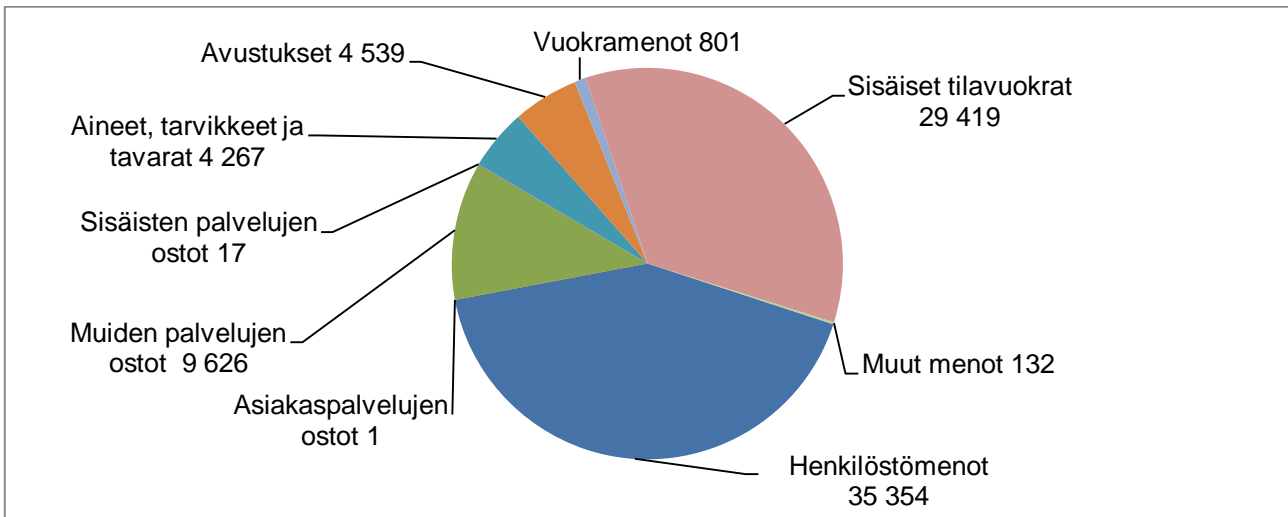
Vastuhenkilö: Riikka Åstrand

Toimielin: Kaupunkikulttuurin ja
hyvinvoinnin lautakunta
Puheenjohtaja: Sirkka-Liisa Kähärä

Määrärahat	TP 2022	TA 2023	LTK 2024	TA 2024	TS 2025	TS 2026	TS 2027
1000 euroa							
Kaupunkikulttuuri							
Tulot	10 376	11 595	11 120	11 120	11 288	11 458	11 631
Menot	-71 775	-77 753	-83 580	-84 155	-86 259	-88 416	-90 626
Toimintakate	-61 399	-66 158	-72 461	-73 036	-74 972	-76 958	-78 995
Kaupunkikulttuuri bruttoyksiköt							
Tulot	9 045	10 227	9 752	9 752	9 899	10 049	10 200
Menot	-66 405	-72 209	-77 673	-78 221	-80 176	-82 181	-84 235
Toimintakate	-57 360	-61 982	-67 922	-68 469	-70 277	-72 132	-74 035

Kunta-alan palkkaratkaisun vaikutuksia huomioitiin talousarviossa keskitettynä varauksena kaupunkistrategian ja johdon toimialalla. Ratkaisu sisälsi vuonna 2023 jaettavia paikallisia eriä, joiden vaikutus on jaettu toimialoille kaupunginjohtajan talousarvioesityksen yhteydessä. Kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinnin toimialalle paikallisten erien vaikutus oli 575 000 euroa.

Tuloslaskelma	TP 2022	TA 2023	LTK 2024	TA 2024
1000 euroa				
Myyntitulot	48	878	697	697
Maksutulot	5 202	6 234	6 022	6 022
Tuet ja avustukset	2 663	2 434	2 390	2 390
Muut tulot	673	559	529	529
Sisäiset tulot	459	121	113	113
Tulot yhteensä	9 045	10 227	9 752	9 752
Henkilöstömenot	-26 621	-28 831	-30 562	-31 109
Asiakaspalvelujen ostot	-2	-1	-1	-1
Muiden palvelujen ostot	-7 206	-7 368	-9 358	-9 358
Sisäisten palvelujen ostot	-47	-17	-17	-17
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-2 902	-3 700	-4 117	-4 117
Avustukset	-4 524	-4 537	-4 537	-4 537
Vuokramenot	-727	-739	-795	-795
Sisäiset tilavuokrat	-24 368	-26 913	-28 182	-28 182
Muut menot	-7	-104	-107	-107
Menot yhteensä	-66 405	-72 209	-77 673	-78 221
Toimintakate	-57 360	-61 982	-67 922	-68 469
Poistot	-4 572	-4 730	-5 200	-5 200
Vyörytykset	-3 122	-5 188	0	0
Tilikauden tulos	-65 054	-71 900	-73 122	-73 669



Toiminnan kuvaus ja toimintaympäristön muutokset

Kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinnin toimialan tehtävänä on kaupunkikulttuurin hyvinvoinnin lautakunnan toimivaltaan kuuluvien asioiden valmistelu ja täytäntöönpano. Toimiala huolehtii kaupungin elinikäisen oppimisen palveluiden, kulttuuri- ja kirjastopalveluiden, liikuntapalveluiden sekä nuoriso- ja yhteisöpalveluiden järjestämisestä.

Keväällä 2023 laadittiin toimialan toimintaympäristöanalyysi Sitran megatrendien, kasvavat hyvinvoinnin ja demokratian haasteet, digitalisaatio sekä talustilanteen ja luonnon kantokyvyn heikkeneminen, pohjalta. Vaikka nopea väestönkasvu ja monimuotoistuminen tuovat lisähaasteita palvelutuotantoon, ne voivat hallitusti hoidettuna olla kaupungille myös menestystekijä. Tästä syystä toimiala haluaa olla aktiivinen toimija asuinalueiden elinvoiman kehittämisessä, segregation torjunnassa ja osallisuuden kokemuksen lisäämisessä.

Toimialan palveluiden merkitys kotoutumisessa, yhteiskunnallisten haasteiden purkamisessa ja kriisestävyyden ylläpitäjänä voi kasvaa. Kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinnin toimialan palveluilla on vahva yhteys koettuun hyvinvointiin. Liikkumisohjelma pyrkii fyysisen aktiivisuuden lisäämiseen mm. edistämällä houkuttelevien liikkumisympäristöjen syntyä. Kaupunkikulttuurilla on myös tärkeä rooli positiivisemmän kaupunki-identiteetin luomisessa erilaisten tapahtumien ja palveluiden keinoin. Kaupunkikulttuuri lisää elinvoimaa ja turvallisuutta: Vantaan kaupunkikeskustoista rakentuu viihtyisiä, vetovoimaisia, aktiivisia ja monimuotoisia asuinalueita. Vantaan 50-vuotisjuhlavuoden tapahtumia tuotetaan kaikille asuinalueille.

Kaupunkikulttuuri voi toiminnallaan vahvistaa kansalaisyhteiskuntaa ja vastata ihmisten yhteisöllisyyden ja osallisuuden tarpeisiin. Uudenlaiset kumppanuudet ja yhdessä tekeminen korostuvat. Digitalisaatio (automatisointi, tehokas tilankäyttö, sähköinen asiointi ym.) parantaa palveluiden saavutettavuutta.

Kaupunkiympäristö muuttuu kasvavan maahanmuuttajaväestön ja väestön ikääntymisen myötä. Muutos tukee moniarvoista kaupunkikuvaa, mutta edellyttää tietoisia valintoja toimintojen ja resursien kohdentamisessa. Toimialan palvelut tukevat yhteisöllistä ja vuorovaikutteista toimintaa. Ne vahvistavat moninaisuutta ja antavat valmiuksia toimia aktiivisesti yhteiskunnassa. Palveluiden avulla torjutaan tehokkaasti yksinäisyyttä ja eriarvoistumista. Monipuolinen rahoituspohja kannustaa ja rohkaisee innovatiivisuuteen ja uudistumiskykyyn. Lisäresursseilla luodaan uusia ratkaisuja ja tehdään kehitystyötä.

Toimialan keskeiset tavoitteet

Kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinnin toimialan rooli on merkittävä valtuustokauden strategisten päämäärien toteutumisessa. Valtuustokauden strategian tueksi on rakennettu toimialan oma strategia, johon valitut vaikuttavuustavoitteet tähtäävät vuoteen 2030. Toimiala vastaa kahdesta valtuustokauden strategiateemasta: Sosiaalisesti kestävä Vantaa sekä Hyvinvointia rakentava Vantaa.

Talouden tasapainoa turvataan kustannustehokkaiden tilaratkaisujen kautta. Kaupungin elin-, pito- ja vetovoiman kasvattamiseksi tapahtumien määrää ja aluetaloudellista vaikuttavuutta lisätään ennen kaikkea asukkaiden ja kumppanitoimijoiden toimintamahdollisuuksia edistämällä kuten tapahtumafasiliteetteja rakentamalla. Tarkoitus on lisätä tapahtumien lukumäärän lisäksi tapahtumiin osallistuvien ihmisten määrää. Vantaan erityisenä tavoitteena on olla lapsiystävällinen kaupunki ja toimiala sitoutuu edistämään kansallisen lapsistrategian keskeisiä tavoitteita, kuten lasten ja nuorten osallisuutta ja päätösten lapsivaikutusten arviointia. Asukkaiden hyvinvoinnin ja terveyden edistämiseksi lisätään etenkin haavoittuvassa asemassa oleville kuntalaisille tarkoitettuja matalan kynnyksen harrastusmahdollisuuksia ja parannetaan niiden saavutettavuutta sekä esteettömyyttä muun muassa Harrastusten Vantaa -hankkeen avulla sekä toteuttamalla Myönteisen erityiskohtelun toimintaohjelmaa.

Haavoittuvassa asemassa olevat ihmiset huomioidaan erityisesti yksinäisyyden vähentämistyössä. Haavoittuvassa asemassa olevien ihmisryhmien terveyttä ja hyvinvointia edistetään kaupungissa muun muassa tukemalla järjestötoimintaa sekä kehittämällä matalan kynnyksen harrastusmahdollisuuksia, asukastilatoimintaa ja elintapaneuvontaa. Tavoitteena on hyvinvoinnin ja terveyden edistäminen sekä kaupungin elin-, pito- ja vetovoiman paraneminen.

Toimiala vastaa kaupungin järjestöyhteistyöstä. Avustusten sähköinen hakujärjestelmä on uudistettuna käytössä ja järjestöjen toimitilojen tukimallia uudistetaan. Järjestöt ja paikalliset toimijat kutsutaan mukaan toteuttamaan Vantaan juhluvuoden tapahtumia.

Keskeisimmät investointihankkeet ovat Kuusijärven kehittäminen, Myyrmäen kaupunkikulttuuritalo ja opistotalo, Elmon uimahalli, Koillis-Vantaan liikuntahalli, Håkansbölen kartanon päärakennuksen peruskorjaus sekä Vernissan peruskorjaus.

Toimiala valitsee vuosittain hyvinvointia tukevan teemapalvelualueen. Teemapalvelualueetta tehdään vuoden aikana näkyväksi kuntalaisille painotetusti viestinnän ja markkinoinnin keinoin ja sen toimintoja kehitetään yhdessä asukkaiden kanssa. Esimerkiksi vuonna 2024 tuodaan liikkumisohjelman tavoitteet tutuksi kaupunkilaisille ja sitoutetaan kaikki toimialat osaltaan toimenpiteiden edistämiseen.

Kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinnin toimialan sukupuolittetun budjetoinnin teemana on harrastaminen. Tarkastelun kohteena on kaupungin tarjoamien ja tukemien harrastusten määrä, laatu, harrastusmahdollisuuksien jakautuminen alueittain, kohderyhmät, todelliset osallistumismahdollisuudet ja toiminnan resursointi. Turvallisuusteeman alla tarkastellaan hyviä väestösuhteita.

Luonnon ja lemmikkien merkitys ihmisten hyvinvoinnille huomioidaan edistämällä luontoon ja eläimiin liittyvää harrastamista ja liikkumista. Eläinten hyvinvointiin ja omistajan vastuuseen liittyvien aiheiden käsittelyä jatketaan asukastoiminnassa, tapahtumissa, nuoriso- ja kerhotoiminnassa sekä aikuisopiston kurssitarjonnassa. Tämä näkyy esim. luontoliikunnan tarjonnan kehittämisessä osana Liikkuva päiväkotia, -koulu ja -opiskelutoimintaa sekä Harrastusten Vantaa kerhovalikoimassa. Asukastiloilla ja kirjastoilla voidaan järjestää luonto- ja lemmikkiaiheisia teemakeskusteluita.

Toimiala tiivistää yhteistyöstä kaupunkiympäristön kanssa, etenkin erilaisten liikuntapaikkojen ja -tilojen suhteen.

Henkilöstösuunnitelma

	TP 2022	KS 2023	TA 2024
Vakituisen henkilöstön lkm	552	586	625
Määräaikaisen henkilöstön lkm	180	309	306
Henkilöstön kokonaismäärä	732	895	931

Vuodet eivät ole vertailukelpoisia keskenään järjestelmän vaihdon ja hyvinvointialueelle siirtyneiden henkilöiden takia.

16 10

Kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinnin lautakunta

Määrärahat	TP 2022	TA 2023	LTK 2024	TA 2024	TS 2025	TS 2026	TS 2027
1000 euroa							
Tulot	0	0	0	0	0	0	0
Menot	-64	-80	-110	-110	-113	-116	-118
Toimintakate	-64	-80	-110	-110	-113	-116	-118

Tuloslaskelma	TP 2022	TA 2023	LTK 2024	TA 2024
1000 euroa				
Myyntitulot	0	0	0	0
Maksutulot	0	0	0	0
Tuet ja avustukset	0	0	0	0
Muut tulot	0	0	0	0
Sisäiset tulot	0	0	0	0
Tulot yhteensä	0	0	0	0
Henkilöstömenot	-54	-65	-65	-65
Asiakaspalvelujen ostot	0	0	0	0
Muiden palvelujen ostot	-8	-15	-45	-45
Sisäisten palvelujen ostot	-1	0	0	0
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	0	0	0	0
Avustukset	0	0	0	0
Vuokramenot	0	0	0	0
Sisäiset tilavuokrat	0	0	0	0
Muut menot	-1	0	0	0
Menot yhteensä	-64	-80	-110	-110
Toimintakate	-64	-80	-110	-110
Poistot	0	0	0	0
Vyörytykset	64	80	0	0
Tilikauden tulos	0	0	-110	-110

Toiminnan kuvaus

Kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinnin lautakunta huolehtii kaupungin elinikäisen oppimisen palveluiden, kulttuuri- ja kirjastopalveluiden, liikuntapalveluiden sekä nuoriso- ja yhteisöpalveluiden järjestämisestä. Kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinnin lautakunta myös päättää kaupungin avustusten jakamisesta.

Tehtäväalueelle on varattu määrärahat lautakunnan menoihin. Lautakunta kokoontuu kuukausittain joko perinteisesti Vantaan kaupungintalolla, tai vaihtelevissa sijainneissa eri puolilla kaupunkia. Vuonna 2024 lautakunta toteuttaa tämän valtuustokauden opintomatkan Hollantiin.

Lautakunnan kokouksissa, tapahtumissa ja matkoilla oman agendansa lisäksi lautakunta tutustuu kaupungin sisäiseen toimintaan sekä sidosryhmien esittelyihin, ja mahdollisuuksien mukaan muiden kuntien hallintoon, toimintamalleihin ja lautakuntien toimintaan.

16 21

Yhteiset palvelut

Määrärahat	TP 2022	TA 2023	LTK 2024	TA 2024	TS 2025	TS 2026	TS 2027
1000 euroa							
Tulot	693	745	745	745	756	767	779
Menot	-4 201	-3 948	-4 728	-4 804	-4 924	-5 047	-5 174
Toimintakate	-3 508	-3 204	-3 984	-4 060	-4 169	-4 280	-4 395

Tuloslaskelma	TP 2022	TA 2023	LTK 2024	TA 2024
1000 euroa				
Myyntitulot	0	0	0	0
Maksutulot	0	0	0	0
Tuet ja avustukset	597	700	700	700
Muut tulot	96	45	45	45
Sisäiset tulot	0	0	0	0
Tulot yhteensä	693	745	745	745
Henkilöstömenot	-2 336	-2 066	-2 421	-2 497
Asiakaspalvelujen ostot	0	0	0	0
Muiden palvelujen ostot	-834	-725	-1 039	-1 039
Sisäisten palvelujen ostot	-11	0	0	0
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-39	-221	-249	-249
Avustukset	-58	0	0	0
Vuokramenot	-14	-18	-22	-22
Sisäiset tilavuokrat	-908	-919	-997	-997
Muut menot	0	0	0	0
Menot yhteensä	-4 201	-3 948	-4 728	-4 804
Toimintakate	-3 508	-3 204	-3 984	-4 060
Poistot	0	0	0	0
Vyörytykset	1 467	1 931	0	0
Tilikauden tulos	-2 040	-1 272	-3 984	-4 060

Toiminnan kuvaus

Kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinnin toimialan yhteisiin palveluihin kuuluvat toimialan johto sekä yhteiset palvelut. Yhteiset palvelut -yksikkö koostuu asiantuntijoista, jotka huolehtivat toimialalle keskityistä talous- ja hallintopalveluista, suunnittelusta ja kehittämisestä sekä viestinnästä ja palvelumarkkinoinnista. Kaupunkikulttuurin yhteisten palveluiden erityistehtäviä ovat järjestöyhteistyön ja avustusten valmistelun koordinointi, järjestötilojen toiminnallinen hallinnointi, vaikuttamistoimielinten toiminnan koordinointi sekä kaupunkitasoisesti osallisuuden asiantuntijatyö ja osallisuustyön koordinointi.

Kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinnin toimialan yhteisiin palveluihin sijoittuu mm. toimialan vastuulla olevien strategiateemojen "Sosiaalisesti kestävä Vantaa" ja "Hyvinvointia rakentava Vantaa" koordinaatio, hyvinvoinnin ja terveyden edistämisen lakisääteiset tehtävät, Harrastusten Vantaa –hankkeen toteuttaminen sekä Kuusijärven alueen hallinnointi.

Palveluyksikön keskeiset tavoitteet

Yhteiset palvelut tuottaa toimialalle keskitetyt tukipalvelut palvelualueille, kaupungin johdolle ja päätöksentekoon. Yksikkö kehittää yhteisiä prosesseja ja käytäntöjä toimialalla ja varmistaa yhteistyön ja yhteisten tavoitteiden toteutumisen.

Vuoden 2024 aikana toteutetaan myönteisen erityiskohtelun ohjelmaa ja edistetään sen tiedolla johtamisen mallia. Hyvinvointisuunnitelman 2023–2025 strategisina tavoitteina ovat vantaalaisten hyvinvoinnin edistäminen ja hyvinvointierojen kaventaminen, turvallisuuden tunteen vahvistaminen sekä sujuvien palveluiden varmistaminen yhdessä hyvinvointialueen ja muiden yhteistyökumppanien kanssa. Tärkeänä tehtävänä on varmistaa hyvinvoinnin ja terveyden edistämisen rakenteet sekä sujuva rajapintayhteistyö hyvinvointialueen kanssa. Kaupunki jatkaa ennaltaehkäisevää työtä asunnottomuuden poistamiseksi. Hyvinvointialueudistuksen myötä painottuu entistä enemmän ajatus siitä, että kunnan hyvinvointityötä tehdään kaikilla toimialoilla – hyvinvointi ei ole pelkästään hyvinvointialueen asia. Tämän näkyväksi tekeminen on myös yksi hyvinvointityön tavoite. Yhteistyötä koulujen kanssa lisätään määrätietoisesti ennaltaehkäisevän päihdekasvatuksen osalta kutsumalla kokemusasiantuntijoita mukaan työhön ja vierailemaan erityisesti yläkouluissa ja toisen asteen opilaitoksissa.

Yksikkö koordinoi ja edistää toimialan kärkihankkeita Myyrmäen kaupunkikulttuuritalo sekä Kuusijärvi.

Kaupungin uudistettu avustustenhakujärjestelmä on käytössä. Järjestöjen toimitilojen tukimalli viedään päätöksentekoon.

Asukkaiden osallistumis- ja vaikuttamismahdollisuuksia kehitetään ja koordinoidaan koko kaupungin tasolla ja Osallisuuspalvelut-tiimi toimii osallisuuden koordinaatioryhmän valmistelijana. Osallistuva Vantaa –ohjelman tavoitteita ja toimenpiteitä edistetään yhteistyössä kaikkien toimialojen kanssa ja toimialojen osallisuussuunnitelmat päivitetään. Yksikkö järjestää laadukkaita ja monipuolisia tilaisuuksia, joissa asukkaat pääsevät kohtaamaan viranhaltijoita ja vaikuttamaan kaupungin kehittämiseen. Matalan kynnyksen vaikuttamismahdollisuuksia parannetaan sähköisen osallisuusympäristön aktiivisella kehittämisellä, kaupungin työntekijöitä kouluttamalla ja kehittämällä uusia osallistumisen väyliä.

Viestinnän ja markkinoinnin toimenpiteillä tuetaan toimialan tavoitteiden saavuttamista. Huomioidaan myös ne asukkaat, jotka eivät käytä digitaalisia palveluita. Kaupungin toteuttamassa viestinnässä, kyselyt mukaan lukien, huomioidaan saavutettavuus, selkokielisyys, monikanavaisuus ja -kielisyys.

Toiminnan keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen

Harrastusten Vantaan toiminta jatkuu ja vahvistuu lukuvuonna 2023–2024. Lasten ja nuorten toiveisiin perustuvia, maksuttomia ja laadukkaita harrastustunteja järjestetään kaikkien vantaalaisten peruskoulujen toimipisteissä tai niiden välittömässä läheisyydessä heti koulupäivän jälkeen. Toimintamalli mahdollistaa kauden aikana harrastuksen noin 5 000 lapselle ja nuorelle toteuttamalla lähes 400 erilaista harrastusryhmää eri ikäluokille. Harrastusten Vantaa edistää lisäksi etsivää harrastekaveritoimintaa ja tulee alkavan kauden aikana tiivistämään yhteistyötä erityisesti oppilashuollon ja muiden kouluilla toimivien ammattiryhmien kanssa. Toiminta on osa valtakunnallista Harrastamisen Suomen mallia ja tekee aktiivisesti yhteistyötä valtakunnallisissa verkostoissa muiden kuntien kanssa.

Palveluverkon kehittämisen osalta keskeisimmät yksikön koordinaatiossa olevat hankkeet ovat Kuusijärven luonto- ja virkistysalueen kehittäminen ja Myyrmäen kaupunkikulttuuritalo –hankkeessa käynnistetty opistotalon tarvesuunnittelu.

Kuusijärven kärkihankkeessa kehitetään alueen kävijämäärälaskentaa ja kestävyuden seuranta. Tavoitteena on siirtyä hallintomalliin, jossa Kuusijärven palvelujen hallinnointi ja johtaminen keskittetään kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinnin toimialalle sekä kiinteistöjohtaminen kaupunkiympäristön toimialalle. Uudisrakentamisen hankkeista infokatoksen, yleisen vessan ja kahden uuden savusaunan sekä pukuhuonerakennuksen rakentaminen käynnistyy. Sen jälkeen ovat vuorossa vuokratilat ja

vuokrakota. Maisemarakentamisen osalta käynnistyy esteettömän uimapaikan rakentaminen ja järveä kiertävän rantareitin suunnittelu, jonka voi kulkea esteettömästi sulan maan aikana. Osana Vantaan 50-vuotisjuhlavuotta järjestetään Kuusijärvellä Nuku yö ulkona -metsähotelli.

Myyrmäen kaupunkikulttuuritalo –hankkeessa käynnistyy tarvesuunnittelu, joka sisältää kaupunkikulttuuritalon ja opistotalon kokonaisuuden. Myyrmäen keskustan kehittyessä huolehditaan alueen vapaa-ajan palvelujen järjestämisestä.

Järjestöyhteistyötä tiivistetään ja tehostetaan viestintää. Uusi sähköinen avustustenhakujärjestelmä otetaan käyttöön. Edistetään järjestöjen toimitilojen tukimallin uudistamista tavoitteena yhtenäinen, läpinäkyvä ja saavutettava tukimuoto.

Osallistuva Vantaa -ohjelman pohjalta laajentuvan osallistuvan budjetoinnin ensimmäinen kaupunkitasoinen asukasvuorovaikutusprosessi saatetaan loppuun vuonna 2024 ja valikoituneiden hankkeiden toteuttaminen aloitetaan. Aasukkaat tuodaan mukaan kaupungin toiminnan suunnitteluun ja valmisteluun kehittämällä sähköistä osallisuusympäristöä, osallisuuspuhelinta ja asukasraatitoimintaa. Lisäksi panostetaan dialogisten menetelmien käyttöön.

Vaikuttamistoimielinten (vammaisneuvosto, vanhusneuvosto, nuorisovaltuusto sekä svenska kommittén sekä monikulttuurisuusasiain neuvottelukunta) vaikuttavuutta kehitetään vahvistamalla niiden edustuksellisuutta siten, että toimielimet voivat ottaa entistä paremmin huomioon koko edustamansa kohderyhmän näkökulmat. Vaikuttavuutta lisätään myös kehittämällä koordinaatoroolia, hallinnollisia prosesseja sekä viestintää toimielinten näkökulman saamiseksi paremmin esiin. Parannetaan yhteistyötä kasvatuksen ja oppimisen toimialan kanssa, ruotsinkielisten palvelujen kokonaisuuden huomioimiseen molemmilla toimialoilla.

Kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinnin toimialan viestintä tukee toimialan strategiaa, vahvistaa Vantaan kaupungin brändiä ja auttaa vantaalaisia löytämään heitä kiinnostavat vapaa-ajan palvelut. Viestinnän tavoitteena on tavoittaa laajasti ja monikanavaisesti kuntalaisia, ja sitouttaa heitä seuraamaan viestinnän sisältöjä. Sekä viestinnässä että palvelumarkkinoinnissa vahvistetaan yhteistyötä palvelualueiden kanssa. Työn tueksi laaditaan yhdessä entistä kattavampi toimialan viestintä- ja markkinointisuunnitelma. Vuonna 2024 toimialan viestinnässä näkyy vahvasti Vantaa 50 v –juhlavuosi.

Henkilöstösuunnitelma

	TP 2022	KS 2023	TA 2024
Vakituisen henkilöstön lkm	25	25	31
Määräaikaisen henkilöstön lkm	5	6	5
Henkilöstön kokonaismäärä	30	31	36

Vuodet eivät ole vertailukelpoisia keskenään järjestelmän vaihdon ja hyvinvointialueelle siirtyneiden henkilöiden takia.

Tuottavuutta ja vaikuttavuutta kuvaavat tunnusluvut

	TP 2021	TP 2022	KS 2023	TA 2024
Kaupunkikulttuurin yhteisten palvelujen henkilöstö/ toimialan henkilöstö %	3,4	3,4	3,2	3,3
Koettu tyytyväisyys kunnan osallistumis- ja vaikuttamismahdollisuuksiin (ka väliltä 1–5) *)	3,2	-	-	-
Osallistumis- ja vaikuttamismahdollisuuksiin tyytyväisten osuus **)	-	38	37	39

*) Tunnusluku raportoidaan vuoden 2021 loppuun saakka.

***) Kuntalaiskyselyn tuloksista saatava uusi tunnusluku 1.1.2022 (korvaa edellisen).

16 33

Kulttuuri- ja kirjastopalvelut

Määrärahat	TP 2022	TA 2023	LTK 2024	TA 2024	TS 2025	TS 2026	TS 2027
1000 euroa							
Tulot	511	472	472	472	479	487	494
Menot	-16 962	-18 297	-20 936	-21 017	-21 542	-22 081	-22 633
Toimintakate	-16 451	-17 824	-20 463	-20 544	-21 063	-21 594	-22 139

Tuloslaskelma	TP 2022	TA 2023	LTK 2024	TA 2024
1000 euroa				
Myyntitulot	18	12	12	12
Maksutulot	82	184	184	184
Tuet ja avustukset	194	85	85	85
Muut tulot	189	191	191	191
Sisäiset tulot	28	0	0	0
Tulot yhteensä	511	472	472	472
Henkilöstömenot	-7 666	-8 145	-8 845	-8 926
Asiakaspalvelujen ostot	-2	-1	-1	-1
Muiden palvelujen ostot	-2 452	-2 227	-3 070	-3 070
Sisäisten palvelujen ostot	-5	-1	-1	-1
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-1 345	-1 832	-2 096	-2 096
Avustukset	-1 142	-1 267	-1 247	-1 247
Vuokramenot	-142	-139	-139	-139
Sisäiset tilavuokrat	-4 207	-4 682	-5 533	-5 533
Muut menot	-2	-4	-4	-4
Menot yhteensä	-16 962	-18 297	-20 936	-21 017
Toimintakate	-16 451	-17 824	-20 463	-20 544
Poistot	-625	-914	-1 163	-1 163
Vyörytykset	-1 194	-1 846	0	0
Tilikauden tulos	-18 270	-20 584	-21 626	-21 707

Toiminnan kuvaus

Kulttuuri- ja kirjastopalvelut on taiteen, kulttuurin, historian ja lukutaidon asiantuntijaorganisaatio. Se vastaa kulttuuritoiminnoista, joilla edistetään paikallista ja alueellista elinvoimaa, kansainvälistä toimintaa, kulttuurista vuorovaikutusta sekä kulttuurin ja taiteen yhdenvertaista saatavuutta sekä monipuolista käyttöä. Kulttuuri- ja kirjastopalveluiden palvelualue ylläpitää ja kehittää vantaalaisten mahdollisuuksia henkiseen ja sisältörikkaaseen hyvinvointiin, sivistykseen ja aktiiviseen kansalaisuuteen sekä asukkaiden omaehtoisen kulttuuritoimijuuden vahvistamiseen.

Kulttuuri- ja kirjastopalvelut on tarkoitettu kaikille vantaalaisille ja ne tavoittavat laajasti eri väestöryhmiä. Palvelualueen toiminnot edistävät muun muassa monilukutaitoa ja kulttuurin saavutettavuutta.

Kaupunkiympäristö muuttuu kasvavan maahanmuuttajaväestön, ikääntymisen sekä lapsiperheiden määrän kasvun myötä. Muutos tukee moniarvoista kaupunkikuvaa, mutta edellyttää tietoisia valintoja toimintojen ja resurssien kohdentamisessa oikein. Alueiden eriarvoistumista voidaan estää tehokkaasti myös kulttuurin keinoin.

Palvelualueen keskeiset tavoitteet

Kulttuuri- ja kirjastopalveluiden vision mukaan Vantaa on rohkea ja elämänmakuinen kulttuurikaupunki, jossa yhdistyvät omaleimaisuus, ilo ja reilu yhdessä tekemisen meininki.

Vantaan kulttuuriohjelma linjaukset 2021–2030 ohjaa tavoitteellisesti yhteistä toimintaa kohti kulttuurisia päämääriä. Kulttuuripalveluiden yleisenä tavoitteena on esteettinen ja virikkeellinen kaupunkiympäristö, jossa elävä kaupunkikulttuuri ja kukoistavat kaupunkikeskukset ovat osa kotikaupunkidentiteettiä. Taide, historia ja kaupunkitapahtumat näkyvät kaupunkikuvassa ja ihmisten arjessa monipuolisena yhteistyönä ja osallisuutena. Kaupallisten ja isojen tapahtumien rinnalla järjestetään monipuolisesti matalan kynnyksen kulttuuritapahtumia kaupunkilaiset osallistaen.

Talousarviokauden keskeiset tavoitteet palvelevat kaupungin strategian ja elinvoimaohjelman toteutumista. Kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinnin toimialan yhtenä vaikuttavuustavoitteena on, että suuret tapahtumat tuovat kaupunkiin elinvoimaa.

Vantaasta tuli kaupunki 1.1.1974. Vantaan juhlavuotta juhliitaan koko kaupunkiorganisaation voimin ja kaikilla suuralueilla teemalla Kotona Vantaalla. Juhlavuosi tehdään yhdessä kaupunkilaisten, kaupungin toimijoiden ja yhteistyökumppaneiden kanssa. Juhlavuodesta rakennetaan asukaslähtöinen, yhteisöllinen, monikielinen ja osallistava kaikkien kaupunkilaisten juhla. Juhlavuoden keskeisiä tavoitteita toiminnalle ovat yhdessä tekemisen ja osallistamisen lisäksi mm. kiinnostava ja tapahtumarikas sekä moninaisuutta edistävä juhlavuosi.

Kulttuuri- ja kirjastopalveluiden keskeisenä tavoitteena on kaikenikäisten ihmisten elämänilon, hyvän elämän ja hyvinvoinnin vahvistaminen kulttuurin ja taiteen keinoin, erityisenä kohderyhmänä kuitenkin lapset, nuoret ja senioriväestö. Palvelualueen toiminta toteuttaa suunnitelmallisesti ja kokonaisvaltaisesti kaikkinaista tasa-arvo- ja yhdenvertaisuustyötä.

Lasten ja nuorten kulttuuripalvelut jatkaa ja kehittää edelleen vuonna 2023 alkanutta Vantaan kulttuurilapset –toimintaa. Jokainen Vantaalle syntyvä lapsi vanhempineen pääsee maksuttomien kulttuuripalveluiden piiriin syntymästään alkaen. Toiminnan keskeiset tavoitteet ovat perheiden hyvinvoinnin lisääminen kulttuurin keinoin sekä lapsiperheiden/kaupunkilaisten kulttuurisen yhdenvertaisuuden edistäminen.

Lasten ja nuorten kulttuuripalveluiden alueellisesta saavutettavuudesta huolehditaan kolmessa lastenkulttuurikeskuksessa (Toteemi Myyrmäessä, Pessi Tikkurilassa ja Pyykkitupa Hakunilassa). Lastenkulttuuripalvelut tuottaa omien toimipisteittensä lisäksi ohjelmistoa myös varhaiskasvatuksen ja koulujen tarpeisiin sekä muihin kaupungin toimipisteisiin. 4-luokkalaisten itsenäisyysjuhlan tuottamista koko sukupolven tavoittavana kokemuksena jatketaan yhteistyössä perusopetuksen kanssa. Tempo-orkesteritoiminta on osa lasten ja nuorten kulttuuripalveluita. Sen avulla toteutetaan saavutettavan musiikin harrastustoiminnan kehittämistä koulupäivän yhteydessä kuudessa peruskoulussa. Tempo-orkesterien toimintaa kehitetään siten, että se saavuttaisi yhä enemmän sellaisia lapsia, nuoria ja perheitä, joille musiikin harrastaminen ei muuten olisi mahdollista. Tempo-orkesteritoiminnan koordinaattori huolehtii yhteistyöstä koulujen, varhaiskasvatuksen ja muiden kumppaneiden kanssa sekä toiminnan kehittämisestä. Kouluissa toimivien orkesterien rinnalle tuodaan muita Tempo-pedagogiikkaa hyödyntäviä toimintamuotoja, kuten Tempo-kuorot.

Häkansbölen historiallista kartanoaluetta kehitetään ainutlaatuiseksi ja eläväksi kulttuurimatkailukohteeksi yhteistyössä alueen toimijoiden kanssa. Tavoitteena on avata päärakennus kartanomuseona kesällä 2026.

Kaupunginmuseon kokoelmatiloille on tavoitteena löytää uudet, turvallisemmat tilat, ja valmistella muuttoa vuoden 2024 aikana.

Vantaalla on parhaillaan menossa ja suunnitteilla merkittäviä julkiseen taiteen hankkeita, yhtenä suurimmista ratikan taiteen kokonaisuus. Tästä johtuen tavoitteena on kehittää julkisen taiteen prosesseja ja koordinaatiota uuden julkisen taiteen ohjausryhmän avulla. Ratican taiteen kokonaisuutta varten kilpailutetaan koordinaattori, joka aloittaa hankkeessa alkuvuodesta.

Vantaan juhlavuosi näkyy myös Artsin ja kaupunginmuseon vuoden näyttelyissä. Yksi juhlavuoden päätapahmista on Suomen kotiseutuliiton kanssa järjestettävät Kotiseutupäivät 30.8. - 1.9.2024.

Kirjastopalveluiden keskeisenä tehtävänä on Kirjasto 2030-ohjelman mukaisesti monilukutaidon edistäminen tarjoten aineistoja, välineitä sekä asiakaspalvelua. Kirjaston vuoden 2024 erityiseksi kohderyhmäksi on valittu monikieliset ja monikulttuuriset vantaalaiset. Palvelujen kehittäminen monikielisille ja -kulttuurisille kuntalaisille edistää tasa-arvoa ja ehkäisee segregatiota. Kirjasto jatkaa tiiviissä yhteistyössä varhaiskasvatuksen ja perusopetuksen kanssa hyödyntäen erilaisia hankkeita. Kirjaston uutena tavoitteena on uusasiakashankinta kirjaston palveluita markkinoimalla ja uusia potentiaalisia asiakasryhmiä kartoittaen. Kivistön uuden kirjaston ja tapahtumatoimintojen avaaminen tarjoaa vantaalaisille uudenlaisia asiakaskokemuksia.

Kulttuuri- ja kirjastopalvelut huolehtii kuntalaisten pääsystä tietoon, aineistoihin ja kulttuurisisältöihin, monipuolisen lukutaidon ja kirjallisuuden edistämisestä sekä muiden kirjaston tehtävien järjestämisestä. Kirjastojen esteettömyyttä ja saavutettavuutta kehitetään. Kirjastoihin hankitaan selkokielistä materiaalia sekä muulla kuin suomen kielellä kirjoitettuja materiaaleja.

Helmet-kirjastojen uuden Finna-portaalin käyttöönoton tavoitteena on edistää tehokasta aineisto- ja tiedonhakua. Samoin uuteen valtakunnalliseen e-kirjastoon liittymisellä tavoitellaan e-aineiston tarjonnan tehostamista ja asiakaskäytön selkeyttämistä. Helmet-kirjastojen omatoimikirjastojen käyttösääntömuutoksen tavoitteena on turvallinen asiakaskäyttö ja aineisto- ja tilaresurssien tehokas hyödyntäminen. Uuden kirjastoauton hankinta ja sen toiminnan muovaaminen yhteiseksi kulttuuri- ja kirjastoautoksi luo uusia mahdollisuuksia ja tavoitteena on kulttuuritarjonnan laajentaminen sekä liikuvien kirjasto ja kulttuuripalveluiden ulottaminen uusille asiakasryhmille.

Toiminnan keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen

Vuoden 2023 alusta yhdistynyt kulttuuri- ja kirjastopalvelut ja sen henkilöstö jatkavat tulevaisuuden palveluiden kehittämistä vuonna 2023 luodun Ikkunoita uuteen -kehittäjäyhteisön avaamalla polulla. Palvelualue tarvitsee kykyä uudistaa ja hyödyntää toimintaympäristön tarjoamia muutoksen mahdollisuuksia. Vahvan substanssiosaamisen lisäksi ylläpidetään kehittäjäosaamista ja tuetaan uusia työnteon tapoja ja palveluiden uudistamista. Kulttuuri- ja kirjastopalvelut on mukana myös Erasmus+-hankkeessa, joka tarjoaa mahdollisuuden työntekijöille osallistua kansainvälisiin koulutuksiin ja tutustua eurooppalaisiin kulttuuripalveluihin tuottaviin tahoihin kuten esimerkiksi museopalveluihin, kirjastopalveluihin ja kulttuurikeskuksiin.

Uuden Kulttuurikeskus Mosaiikin avaaminen Kivistön kauppakeskuksessa luo mahdollisuuden kehittää asiakaskokemusta, tavoittaa uusia asiakasryhmiä ja jatkokehittää yhteistyötä paikallisten toimijoiden ja yhdistysten kanssa. Kirjaston tilaratkaisut mahdollistavat myös uudenlaisen työpaikojen toiminnan. Monitoimitiloihin tuotetaan kulttuurisisältöjä ja tapahtumia kaikenikäisille kaupunkilaisilla.

Kirjasto2030-ohjelman toimenpiteitä viedään käytäntöön. Kirjaston hanketoiminta tulee vuoden aikana laajentumaan kahdella uudella hankkeella, mikä mahdollistaa yhteistyön monikielisten ja monikulttuuristen asiakkaiden ja perheiden suuntaan yhdessä varhaiskasvatuksen ja perusopetuksen kanssa. Asiakkaille tarjottavat tiedonhankinnan portaalit uudistuvat Helmet-Finna portaaliksi ja uuden valtakunnallisen e-kirjaston portaaliksi. Helmet-kirjastojen omatoimikirjaston käyttö vaatii jatkossa asiakkaalta sopimuksen solmimisen, mutta tämä lisää tilojen turvallista käyttöä ja vähentää tilankäyttöön liittyviä riskitekijöitä. Uusi kirjastoauto tarjoaa myös kulttuuripalveluita eri puolilla Vantaata.

Kulttuuritoiminnan tuottavuutta, vaikuttavuutta ja volyyimia kehitetään osallisuuden, yhteistoiminnan ja monituottajamallin avulla. Kulttuurin myöntämien avustusten tasoa nostetaan ja avustusperusteita ja avustuslajeja uudistetaan. Pääkaupunkiseutuyhteistyötä kehitetään erilaisten kansainvälisten sekä kotimaisten taide-, museo- ja kulttuuriprojektien kautta hyödyntäen metropolialueen tuomat synergiat mm. kiertuetoiminnan ja yhteisprojektien kautta.

Kulttuurisuunnittelu ja kaupungin elinvoiman edistäminen kulttuurin keinoin sekä hyväksytyjen linjauksien mukaisena edellyttää monien toimialojen yhteistä työtä tavoitteemme saavuttamiseksi.

Henkilöstösuunnitelma

	TP 2022	KS 2023	TA 2024
Vakituisen henkilöstön lkm	174	188	190
Määräaikaisen henkilöstön lkm	31	29	29
Henkilöstön kokonaismäärä	205	217	219

Vuodet eivät ole vertailukelpoisia keskenään järjestelmän vaihdon ja hyvinvointialueelle siirtyneiden henkilöiden takia.

Tuottavuutta ja vaikuttavuutta kuvaavat tunnusluvut

	TP 2021	TP 2022	KS 2023	TA 2024
Kulttuuripalvelut				
Kaikkien kulttuuritapahtumien yleisömäärä	216 782	458 305	300 000	350 000
Kulttuuripalveluiden bruttoyksiköiden tulot (euroa) / asukas	1,04	1,55	1,28	1,25
Avustukset, euroa/asukas *)	5,40	5,83	5,15	5,02
Kävijämäärä kaupunginmuseossa **)	15 686	30 379	15 000	25 000
Kävijämäärä taidemuseossa + Galleria K	6 033	8 532	20 000	20 000
Käyttömenot euroa/asukas ***)	53,62	55,68	34,71	38,73
Kirjastopalvelut				
kävijät	898 882	1 382 313	1 900 000	1 900 000
aineistolainojen määrä	2 101 997	2 394 690	2 400 000	2 900 000
aineistolainaus/asukas	9	10	10	12
aineistomääräraha euroa/asukas	5	5	5	5
toimintamenot/ asukas	37,6	38,2	40,5	45,5

*) KS 2023 uuden organisaation mukainen, ilman taiteen perusopetuksen avustuksia.

**) Luku sisältää kaupunginmuseon pop up -näyttelyiden kävijämäärän sekä Håkansbölen kartanon päärakennuksessa opastettujen määrän.

***) Kulttuuripalvelut, musiikkiopisto ja kuvataidekoulu yhteensä. KS 2023 ilman musiikki- ja kuvataidekoulua.

16 34

Liikunta

Määrärahat	TP 2022	TA 2023	LTK 2024	TA 2024	TS 2025	TS 2026	TS 2027
1000 euroa							
Tulot	4 957	5 538	5 563	5 563	5 647	5 733	5 819
Menot	-26 554	-28 489	-30 174	-30 301	-31 058	-31 834	-32 630
Toimintakate	-21 596	-22 951	-24 611	-24 738	-25 411	-26 102	-26 811

Tuloslaskelma	TP 2022	TA 2023	LTK 2024	TA 2024
1000 euroa				
Myyntitulot	9	0	0	0
Maksutulot	4 052	4 781	4 781	4 781
Tuet ja avustukset	394	400	425	425
Muut tulot	370	285	285	285
Sisäiset tulot	132	72	72	72
Tulot yhteensä	4 957	5 538	5 563	5 563
Henkilöstömenot	-6 691	-7 202	-7 605	-7 732
Asiakaspalvelujen ostot	0	0	0	0
Muiden palvelujen ostot	-2 467	-2 564	-2 983	-2 983
Sisäisten palvelujen ostot	-6	-8	-8	-8
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-1 067	-1 097	-1 202	-1 202
Avustukset	-1 378	-1 376	-1 376	-1 376
Vuokramenot	-478	-485	-535	-535
Sisäiset tilavuokrat	-14 466	-15 737	-16 445	-16 445
Muut menot	0	-20	-20	-20
Menot yhteensä	-26 554	-28 489	-30 174	-30 301
Toimintakate	-21 596	-22 951	-24 611	-24 738
Poistot	-3 679	-3 558	-3 617	-3 617
Vyörytykset	-1 958	-3 033	0	0
Tilikauden tulos	-27 234	-29 541	-28 228	-28 354

Toiminnan kuvaus

Liikunnan palvelualue luo edellytyksiä liikunnallisen elämäntavan muodostumiselle kaikissa elämänkaaren vaiheissa. Liikunnan palvelualue vastaa kaupungin liikuntapalveluiden kehittämisestä ja järjestämisestä, liikuntapaikkojen ylläpidosta ja kehittämisestä sekä liikuntajärjestöjen ja urheiluseurojen toiminnan tukemisesta. Palvelualueen perustehtäviin kuuluvat myös työikäisten ja senioreiden ryhmäliikunnan järjestäminen, varhaiskasvatuksen, perusopetuksen ja toisen asteen liikunnan kehittäminen, koululaisten uimaopetus, kuntalaisten elintapaneuvontapalvelut sekä moninaiset hankekokonaisuudet.

Liikuntakäyttäytyminen ja terveystottumukset alkavat muotoutua jo varhaisella iällä ja fyysiseen aktiivisuuteen sekä palveluiden käyttöön vaikuttavat tekijät vaihtelevat eri-ikäisillä. Tämän vuoksi liikuntapalveluiden kehittämisessä pyritään hyödyntämään enenevissä määrin elämänkaariajattelua sekä fyysisesti passiivisten aktiivista palveluohjausta.

Liikuntaseurojen toimintaa tuetaan jakamalla avustuksia ja osoittamalla liikuntapaikkoja seurojen käyttöön. Liikunnan palvelualueen tilavaraussyksikkö hallinnoi palvelualueen tilojen ohella päiväko-

tien, koulujen ja oppilaitosten tilojen vapaa-ajan käyttöä ja hoitaa toimialan keskitettyjä tilavarauspalveluita. Liikunnan palvelualue toimii myös aktiivisena yhteistyökumppanina liikunta- ja urheilutapahtumien järjestäjätahojen kanssa.

Palvelualueen keskeiset tavoitteet

Palvelualueen tavoitteena on luoda edellytyksiä fyysisesti aktiiviseen elämäntapaan tarjoamalla liikunnan harrastamisen mahdollisuuksia elämänkaaren kaikissa vaiheissa. Työikäisten ja senioreiden ryhmäliikunnan painopisteenä on palvelutarjonnan lisääminen ikääntyneen väestöosan kasvaessa. Keskeisenä painopisteenä on myös ennaltaehkäisevien elintapaneuvontapalveluiden lisääminen yhteistyössä hyvinvointialueen kanssa. Lasten ja nuorten osalta aikaisempina vuosina käynnistettyä yhteistyötä esimerkiksi kasvatuksen ja oppimisen toimialan sekä sosiaali- ja terveystieteiden kanssa jatketaan ja tiivistetään edelleen.

Vahvistamme koko elämänkaaren vaiheet kattavaa palvelukokonaisuutta hyödyntäen hankerahotusta kehitystyössä sekä jalkauttaen toimiviksi osoittautuvia toimintamalleja. Perusopetuksen kanssa yhteistyössä tarjottavaa Sporttikaveri -toimintaa ja yläkoulujen Urhea-toimintaa kehitetään aikaisempien vuosien pohjalta. Liikkuvan opiskelun avulla vaikutetaan toisen asteen opiskelijoiden fyysiseen aktiivisuuteen sekä ennaltaehkäisevien palveluiden tarjontaan. Kehittämishankkeiden ja harrasteliikunnan ohjaajatuena kautta pyritään synnyttämään uusia matalan kynnyksen harrasteliikuntamahdollisuuksia. Kaupunki tunnistaa vahvemmin matalan kynnyksen harrastustoiminnan erilaiset tarpeet ja kohderyhmät sekä mahdollistaa myös kilpatason ulkopuolisen eli niin sanotun ”höntsä-harrastamisen” tarpeet lapsilla ja nuorilla.

Matalan kynnyksen harrastusliikunnan järjestämistä tuetaan maksuttomilla tiloilla ja harrasteliikunnan kohdeavustuksin. Tuen hakuprosessia sujuvoitetaan kaupungin uuden avustusjärjestelmän käyttöönoton myötä.

Liikunnan palveluverkon kehittämisen lähtökohtana on luoda liikunnallista elämäntapaa edistävä arkiympäristö erityisesti liikunnan lähipalveluita ja alueellisia palveluita tuottamalla. Kehittämistä ohjaa liikuntapaikkasuunnitelma. Palveluverkon kehittämisessä vahvistetaan yhteistyötä muiden toimialojen kanssa osallisuuden varmistamiseksi sekä koulujen ja päiväkotien pihojen hyödyntämiseksi osana lähiliikuntapaikkaverkostoa. Tulevien vuosien liikuntarakentamisen kehittämiskohteet painottuvat lähiliikuntapaikkojen ja -paikkojen uudisrakentamishankkeisiin, nykyisten liikuntapaikkojen peruskorjauksiin sekä Tikkurilan urheilupuiston kehittämiseen sekä Elmon ja Kivistön urheilupuiston suunnitteluun. Ulkokuntosalien palveluverkkoa laajennetaan. Tavoitteena on, että jokaiselta asuinalueelta löytyy monipuolinen ulkoliikuntapaikka, jossa viihtyvät sekä lapset että aikuiset. Elmon uimahallin rakentaminen jatkuu ja Hakunilan urheilupuiston talviliikunnan olosuhteet saadaan käyttöön. Liikuntaolosuhteiden edistämiseksi selvitetään lisäksi kumppanuushankkeiden toteuttamismahdollisuuksia.

Liikunnan palvelualue on vuosittain mukana toteuttamassa ja mahdollistamassa olosuhteita luomalla erilaisia liikunta-, kulttuuri- ja muita yleisötapahtumia Vantaalla. Tavoitteena on lisätä kiinnostusta ja myönteisyyttä liikuntaa, vapaa-ajan palveluita ja kaupunkia kohtaan.

Toiminnan keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen

Kaupungin kiivas kasvutahti edellyttää palveluiden saavutettavuuden parantamista. Liikuntapalveluiden resurssit eivät ole kasvaneet samassa suhteessa, kuten ei myöskään henkilöstömäärä. Tästä syntynyt jatkuva tehostamisen tarve aiheuttaa kuormittumista ja palveluiden saatavuuden heikkene- mistä.

Liikuntapaikkojen palveluverkko laajenee, uusia lähiliikuntapaikkoja rakennetaan ja vanhoja kohteita perusparannetaan. Nykyinen henkilöstöresurssi ei riitä kattamaan hoidettavan kokonaisuuden kunnossapito- ja palvelutarvetta. Vantaalla on kasvava tarve uusille liikuntaolosuhteille ja nämä joudutaan toteuttamaan pääasiassa yksityisinä. Uudet yksityiset liikuntatilat lisäävät painetta seuroille jaettavan tilojen vuokratuen määrärahan korottamiselle.

Liikkuva opiskelu –toiminnassa keskitytään erityisesti ennaltaehkäisevän elintapaneuvonnan – hyvinvointivalmennuksen - kehittämiseen. Sporttikaveri-toimintamallia kehitetään tiiviissä yhteistyössä toimialatasoisen Harrastusten Vantaa -hankkeen, perusopetuksen ja hyvinvointialueen kanssa. Koululaisten oppilasurheilun ja pelipäivien kehittämistä sekä Vantaan Kortteliliigan toimintaa laajennetaan aikaisemmista vuosista. Henkilöstön liikunnan avulla työhyvinvoinnin parantamiseksi kehitettyä toimintamallia laajennetaan. Hyvinvointikertomus tutuksi ja terveellinen ravitsemus tavaksi -hanke kehittää ylipainoa ehkäiseviä toimintamalleja Vantaalla, ja vahvistaa tiedolla johtamista kaupungin hyvinvointityössä.

Ikääntyneiden palvelutarpeen kasvuun vastataan lisäämällä palvelutarjontaa ostopalveluilla sekä jatkamalla käyttöön otettujen virtuaalijumppien tarjoamista. Palvelutalojen välittömään läheisyyteen luodaan yhdessä asianosaisten toimialojen kanssa kävelyreitti, jonka varrelle on sijoitettu penkkejä lyhyin välimatkoin ylläpitämään ikäihmisten fyysistä aktiivisuutta ja ulkoilumahdollisuuksia. Ryhmäliikunnan ilmoittautumisjärjestelmän uudistettu versio otetaan käyttöön. Koululaisten uimaopetuksen tehokkuutta ja laatua parannetaan uimaopetuksen hallinnointijärjestelmän käyttöönotolla. Varmistetaan, että Vantaalla on terapia-allas käytettävissä ympäri vuoden.

Vantaan moottorirata-alueen hallintomallin selvitys on käynnissä.

Vuoden 2024 aikana käynnistetään Kuntoportaat Vantaalle -ohjelma, jota toteuttaa työryhmä, jonka tehtävänä on tavoitteellisesti selvittää uusien kuntoportaiden sijoittamis- ja toteuttamismahdollisuudet Vantaalle. Lähi- ja ulkoliikuntapaikkoja rakennetaan erityisesti koulujen, päiväkotien ja leikkikenttien pihoille tai niiden läheisyyteen. Uusien lähi- ja ulkoliikuntapaikkojen rakentamisessa ja vanhojen korjaamisessa huomioidaan alueellinen yhdenvertaisuus. On tärkeää, että tulevaisuudessa jokaisella asuinalueella olisi ainakin yksi lähiliikuntapaikka. Lähi- ja ulkoliikuntapaikkojen lisäksi rakennetaan uusia frisbeegolf-ratoja ja vanhoja ratoja korjataan.

Liikunnan palvelualueen tiedolla johtamisen ja sähköisen asiointin mahdollisuuksia parannetaan digisuunnitelman mukaisesti mm. kehittämällä tilavarausjärjestelmää huomioiden myös avustusraportoinnin vaatimukset sekä kehittämällä kortteliliigan verkkopalvelua.

Liikunnan palvelualue vastaa kaupungin liikkumisohjelmassa määritettyjen kaupunkitasoisten toimenpiteiden tavoitteiden toimeenpanon seurannasta.

Henkilöstösuunnitelma

	TP 2022	KS 2023	TA 2024
Vakituisen henkilöstön lkm	130	134	145
Määräaikaisen henkilöstön lkm	17	11	11
Henkilöstön kokonaismäärä	147	145	156

Vuodet eivät ole vertailukelpoisia keskenään järjestelmän vaihdon ja hyvinvointialueelle siirtyneiden henkilöiden takia.

Tuottavuutta ja vaikuttavuutta kuvaavat tunnusluvut

	TP 2021	TP 2022	KS 2023	TA 2024
Kokonaiskulut, euroa/as.	111,38	109,59	117,06	121,46
Toimintatuotot, euroa/as.	15,41	20,46	22,76	22,39
Avustukset, euroa/as.	5,62	5,69	5,65	5,54
– avustettava jäsenmäärä, % asukkaista	21 %	23 %	23 %	23 %
Uimahallikäynnin (sis. myös kuntosalikäynnit) kustannus, euroa/käynti	16,10	11,87	8,00	8,00
– uimahallien verorahoitusosuus, %	90 %	82 %	81 %	81 %
Toimitilaneliöt, m ²	89 349	91 894	91 792	92 161
Sisäliikuntatilojen varausaste, %	61 %	61 %	66 %	66 %

16 35

Nuoriso- ja yhteisöpalvelut

Määrärahat	TP 2022	TA 2023	LTK 2024	TA 2024	TS 2025	TS 2026	TS 2027
1000 euroa							
Tulot	1 297	1 704	1 514	1 514	1 536	1 560	1 583
Menot	-13 171	-14 471	-14 572	-14 813	-15 184	-15 563	-15 953
Toimintakate	-11 875	-12 767	-13 058	-13 300	-13 647	-14 004	-14 369

Tuloslaskelma	TP 2022	TA 2023	LTK 2024	TA 2024
1000 euroa				
Myyntitulot	14	602	577	577
Maksutulot	17	16	4	4
Tuet ja avustukset	1 248	1 040	912	912
Muut tulot	17	38	9	9
Sisäiset tulot	1	8	13	13
Tulot yhteensä	1 297	1 704	1 514	1 514
Henkilöstömenot	-6 140	-6 824	-7 172	-7 414
Asiakaspalvelujen ostot	0	0	0	0
Muiden palvelujen ostot	-1 080	-1 116	-1 306	-1 306
Sisäisten palvelujen ostot	-24	-8	-8	-8
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-352	-353	-359	-359
Avustukset	-1 658	-1 587	-1 587	-1 587
Vuokramenot	-87	-75	-77	-77
Sisäiset tilavuokrat	-3 830	-4 458	-4 044	-4 044
Muut menot	-1	-50	-17	-17
Menot yhteensä	-13 171	-14 471	-14 572	-14 813
Toimintakate	-11 875	-12 767	-13 058	-13 300
Poistot	-244	-192	-311	-311
Vyörytykset	-693	-1 070	0	0
Tilikauden tulos	-12 812	-14 030	-13 369	-13 611

Toiminnan kuvaus

Nuoriso- ja yhteisöpalveluiden tehtävänä on parantaa vantaalaisten hyvinvointia ja yhteisöllisyyttä, edistää nuorten osallisuutta ja vaikuttamismahdollisuuksia sekä tukea nuorten kasvua ja itsenäistymistä. Nuoriso- ja yhteisöpalveluiden keskeisin työväline on kohtaamistyö, jota tehdään nuoriso- ja asukastiloilla, kaduilla ja ostoskeskuksissa sekä esimerkiksi nuorten työpajoilla ja etsivän nuorisotyön palveluissa, joissa keskitytään yksilön elämäntilanteen edistämiseen.

Palvelualue ylläpitää ja tukee yhteisöjä ja järjestöjä, koordinoi vapaaehtoistoimintaa, valmistelee avustuksia ja kehittää yhteisötyötä. Yhteinen pöytä ylläpitää hävikkiterminaalia ja yhteisöllistä ruoka-aputoimintaa laajassa verkostossa.

Nuorisotyötä tehdään tiiviissä yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa. Toiminta lähtee aina nuorten omista tarpeista käsin ja sitä tehdään vahvalla ammatillisella otteella, nuorten omat toiveet sekä lähtökohdat huomioiden.

Toimintaympäristössä on nähtävissä elinolojen ja hyvinvoinnin polarisoitumisen jatkuminen. Erityisesti nuoret jakaantuvat yhä vahvemmin hyvinvoivaan enemmistöön ja entistä huonommin voiviin

nuoriin, joita on 10–20 prosentin osuus kaikista nuorista. Vantaan nuorille kasautuu useita erilaisia syrjäytymisen riskitekijöitä. Muun muassa toimeentulotukea saavien, mielenterveysdiagnoosin saaneiden sekä ilman peruskoulun jälkeistä tutkintoa jäävien osuudet ovat muita kuusikkokuntia suurempia. Ylisukupolvinen syrjäytyminen on Vantaalla muita kuusikkokuntia voimakkaampaa. Myös viime vuosina paljon uutisointia saanut nuorten katurikollisuus ja jengiytyminen on muodostunut pysyvemmäksi huolenaiheeksi. Aikuisväestössä yksinäisyys on iso haaste, johon palvelualueen toiminnot pyrkivät myös vastaamaan.

Kaupungin nopea kasvuvauhti ja nuorten määrän lisääntyminen näkyy palvelutarpeen kasvuna kaikkien palvelualueen palveluiden osalta. Maahanmuuttajataustaisen väestön kasvava osuus luo tarvetta pohtia uusia tapoja saavuttaa etenkin niitä nuoria aikuisia ja aikuisia, joilla on tuen tarvetta ja joita ei saavuteta perinteisin keinoin. Nuoriso- ja yhteisöpalvelut pyrkii vastaamaan näihin haasteisiin mm. kaupunginosissa tehtävän yhteisötyön, etsivän ja jalkautuvan työn, erityisnuorisotyön ja työpajatoiminnan keinoin, sekä tiivistämällä yhteistyötä eri yhteistyökumppaneiden kanssa niin kaupungin sisällä kuin laajemminkin. Nuorten maailma on jatkuvassa muutoksessa ja palvelualueen on tärkeää pysyä mukana nuorten uusissa ajanviettotavoissa ja kulttuureissa sekä ymmärtää kaupungin muutuvat tarpeet ja ihmisten toiveet.

Polarisaation aiheuttamat ilmiöt huono-osaisuuden keskittymisenä tietyille asuinalueille sekä voimistunut katurikollisuus haastavat palvelualueita entisestään. Erityisesti jalkautuva nuorisotyö menee paikkoihin ja tilanteisiin, jossa väkivallan uhka on todellista. Perinteiset palvelut eivät ole tarkoitettu näin vakavia tilanteita varten. Palvelualueella onkin pohdittu, missä menee nykyisten palveluiden mahdollisuuksien ja osaamisen rajat ja toisaalta, onko syytä ryhtyä miettimään uudenlaisen ammatikunnan sekä osaamisen vaatimuksia katutyössä.

Palvelualueen keskeiset tavoitteet

Nuoriso- ja yhteisöpalveluiden tavoitteena on hyödyntää monipuolisesti nuoriso- ja yhteisötyön menetelmiä eri ikäisten kaupunkilaisten tukemiseksi kaikissa niissä ympäristöissä, joissa palvelualue toimii. Palvelualueen keskeisimpiä toimintaympäristöjä ovat asukas- ja nuorisotilat, sekä mm. oppilaitokset, kadut ja kauppakeskukset. Vaikeimmin syrjäytyneiden nuorten aikuisten kanssa toimintaympäristö laajenee aina nuoren kotiin saakka.

Nuoriso- ja yhteisöpalveluiden organisaatio käynnistyi vuoden 2023 alussa. Uuden organisaation visio- ja missiotyö käynnistyi vuoden 2023 aikana ja työ etenee vuoden 2024 aikana suunnitelman mukaisesti. Työn tarkoituksena on hahmottaa organisaatiolle kokonaisvaltaisempi näkökulma ja lähestymistapa kaupunkitasoiseen hyvinvointi- ja kohtaamistyöhön. Mallintamistyötä tehdään sekä asiakasryhmä että kaupunginosatasoisesti, jotta löydettäisiin mahdollisimman paljon näkökulmia työn kehittämiseen. Työn keskiössä on polarisaatio ja segregaatiokehitys sekä sen torjunta.

Alueellisessa nuorisotyössä on ollut pitkään henkilöstön saatavuuteen ja pitovoimaan liittyviä haasteita. Näiden korjaamiseksi on tehty paljon töitä ja tilanteen muuttuessa parempaan on ensiarvoisen tärkeää tilanteen rauhoittaminen ja tasaannuttaminen. Samaan aikaan alueellinen nuorisotyö joutuu vastaamaan kaupunkikuvassa tapahtuneisiin vaikeisiin muutoksiin nuorisorikollisuuden kasvaessa ja jengiytymiskehityksen kiinnittäessä paljon huomiota ja resursseja.

Etsivässä nuorisotyössä painopisteenä on kaikkein vaikeimmassa tilanteessa olevien nuorten elämäntilanteen parantaminen kehittämällä kotiin vietävää työtä yhdessä aikuissosiaalityön kanssa. Työpajatoiminnassa on jo jonkin aikaa kehitetty nuorten aikuisten maksutonta toimintaa sekä päihitteettömiä vapaa-ajanviettopaikkoja, jotta ilman työ- ja koulutuspaikkaa oleville nuorille olisi monipuolisesti mahdollisuuksia pysyä aktiivisena ja löytää ystäviä. Nuorisopalveluiden keskeisiin tavoitteisiin kuuluu myös entistä parempi nuorten toiveiden ja tarpeiden huomioiminen sekä osallisuuden vahvistaminen kaikessa nuorisopalveluiden omassa toiminnassa, ja nuorten omien ajatusten ja kokemusten esiintuominen myös laajemmin yhteiskunnassa. Nuorten aikuisten palveluissa on aloitettu kansainväliseen vaihtoon liittyvää toimintaa, jota on tarkoitus kehittää ja jatkaa myös tulevaisuudessa.

Yhteisöpalveluiden digitaalisia palveluita ja niiden tukea sekä ruoka-apua ja verkostoja kehittämällä vahvistetaan myös paikallisyhteisöjä, edistetään yhdenvertaisia kohtaamisia ja mahdollistetaan vapaaehtoistoimijoiden määrän kasvu. Digisyryjäytymistä ehkäistään digituen ohjauksen ja koordinaation kautta siten, että digituki tavoittaa sitä tarvitsevat ja on oikea-aikaista. Yhteisöpalveluiden tavoitteena on, että vantaalaiset kokevat osallisuutta ja yhteisöllisyyttä ja yksinäiseksi itsensä kokevien osuus vähenee. Yhteisöpalveluihin tulleet MEK-ohjelman yhteisökehittäjät tuovat myös uusia resursseja sekä lähestymistapoja kaupunginosien yhteistyön kehittämiseen.

Aikaisemmin aloitettua vaikuttavuuden mallintamiseen ja mittaamiseen liittyvää kehittämistyötä jatketaan suunnitelmallisesti ja määrätietoisesti. Yhteisöpalveluiden tultua osaksi samaa palvelualueutta nuorisopalveluiden kanssa, täytyy pitää huolta koko palvelualueen ymmärryksen tuomisesta samalle tasolle vaikuttavuusnäkökulmasta. Työtä jatketaan jo aikaisemmin muodostuneiden yhteistyötahojen kanssa.

Toiminnan keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen

Palveluiden kehittämisen osalta suurimmat panokset laitetaan uuden palvelualueen vision ja mission muodostamiseen. Tämä työ on tarkoitus saada valmiiksi vuoden 2024 aikana. Kehittämistyöhön osallistetaan koko henkilöstöä, joista innokkaimmat ja motivoituneimmat osallistuvat siihen kaikista aktiivisimmin. Kehittämistyön tuloksena on tarkoitus syntyä askeleita, joilla voidaan tulevaisuudessa paremmin vastata kaupunginosatasoiseen kohtaamistyöhön ja hyvinvoinnin rakentamiseen, tiedostaen kaupunginosien erilaiset kysymykset ja tarpeet.

Alueellisessa nuorisotyössä kenttätyön tukea ja organisoimista vahvistetaan koordinaattoritehtävillä. Tulevat koordinaattorit toimivat vuorotyössä ja heistä aina osa on töissä silloin, kun toimintaa on jossain päin kaupunkia. Tällä vahvistetaan organisaation kykyä reagoida vaihtuviin tilanteisiin ja erityisesti katutyössä kohdattaviin haasteisiin.

Alueellisessa nuorisotyössä otetaan käyttöön pulssitiedon keräämiseen tarkoitettu tiedonkeruun ja tiedon analysoinnin väline. Tiedonkeruun tapaa ja välinettä on kehitetty yhteistyössä SOS-Lapsikylän kanssa Aluehallintoviraston kehittämisrahan avulla ja vuoden 2024 aikana se on tarkoitus ottaa käyttöön. Välineellä kerätään aluekohtaista dataa, jonka avulla on tarkoitus havaita ja reagoida nopeasti alueella tapahtuviin muutoksiin nuorten hyvinvoinnissa, osallisuudessa ja turvallisuuden tunteissa. Välinettä kehitetään kentältä tulleiden kokemusten kautta myös jatkossa.

Pääkaupunkiseudun kaupungit tekevät aktiivista yhteistyötä nuorisorikollisuuden ja jengiytymiskehityksen ennaltaehkäisyn parissa. Opetus- ja kulttuuriministeriö on rahoittanut tähän paneutuvaa yhteisöohjelmaketta vuoden 2022 lopusta alkaen. Hanke on saanut lisää rahoitusta ja nyt Vantaalle tulee myös oma kehittämistyöntekijän resurssi hankkeessa. Hankkeessa tehdään aktiivista yhteistyötä erityisesti Irlannin kanssa.

Nuoriso- ja yhteisöpalvelut on aloittanut yhteistyön Helsinki Missio ry:n ylläpitämän Aggredi-toimintamallin kanssa. Helsinki Missio ry on saanut Opetus- ja kulttuuriministeriöltä hankerahaa mallin nuorisoversioon kehittämisestä Vantaalla. Mallin avulla pyritään tavoittamaan sellaisia nuoria, jotka ovat jo joltain osain tai pidemmälläkin nuorisorikollisuuden ja/tai jengiytymisen kysymysten parissa. Aggredi-toiminta pyrkii tavoittamaan nämä nuoret ja kiinnittämään heidät omaan toimintaansa, ennen kuin aletaan miettimään minkälaisia mahdollisia jatkopolkuja ja ulospääsyä sen hetkisestä tilanteesta on mahdollista saavuttaa. Toiminta kohdistuu nuoriin ja nuoriin aikuisiin ja sitä on tarkoitus aloittaa Länsi-Vantaalla.

Kehittämishankkeet vuonna 2024:

- Nuorten työpajatoiminnan kehittäminen (AVI)
- Etsivä nuorisotyö Vantaalla (AVI)
- Koulu- ja oppilaitosnuorisotyön kehittäminen (AVI)
- Wau mikä mahis! (AVI)
- Nuoska (AVI)

- Pääkaupunkiseututasoinen nuorisoriikollisuuden ja jengiytymisen varhaisen puuttumisen kehittämishanke yhdessä Helsingin, Espoon ja Kauniaisten kanssa (OKM)
- Aggredi-toiminnan nuorisoversion kehittäminen Länsi-Vantaalla (Helsinki Missio ry, rahoitus OKM:stä)

Henkilöstösuunnitelma

	TP 2022	KS 2023	TA 2024
Vakituisen henkilöstön lkm	124	139	152
Määräaikaisen henkilöstön lkm	30	35	31
Henkilöstön kokonaismäärä	154	174	183

Vuodet eivät ole vertailukelpoisia keskenään järjestelmän vaihdon ja hyvinvointialueelle siirtyneiden henkilöiden takia.

Tuottavuutta ja vaikuttavuutta kuvaavat tunnusluvut

	TP 2021	TP 2022	KS 2023	TA 2024
Kävijämäärä nuorisotiloissa (kaikki kävijät)	179 456	215 741	250 000	250 000
Kävijämäärä nuorisotiloissa (oman toiminnan kävijät)	140 081	145 595	160 000	160 000
Majoitusvuorokaudet leirialueilla (Kukkonotko ja Palajärvi)	4 009	5 618	7 500	7 500
Nuorten työpajatoimintaan osallistuneet	260	258	380	380
Etsivän nuorisotyön asiakkaat	797	834	750	800
Nuorisopalveluiden avustusta saaneiden järjestöjen ja toimintaryhmien lkm	51	53	58	58
Käyttömenot/asukas *)	41	42	58	59
Avustukset/ asukas *)	2	2	7	6
Nuorisotyön toimintatilojen kokonaismäärä **)	21	21	21	31
Nuorisotyön toimitilojen neliöt, m ² **)	15 642	15 571	15 571	19 172
Yhteisöpalveluiden avustusta saaneiden järjestöjen ja toimintaryhmien lkm	90	120	140	140
Yhteisen pöydän verkoston kautta jaetun ruokahävikin hyötykäyttäjät viikossa	5 500	5 500	6 000	6 000

*) KS 2023 alkaen luku on uuden organisaation toimintamenojen mukainen, aikaisemmissa vuosissa vain Nuorisopalvelut.

**) TA 2024 lisätty yhteisöpalvelujen ja sovittelutoimiston tilat uuden organisaation mukaisesti.

16 37

Elinikäinen oppiminen

Määrärahat	TP 2022	TA 2023	LTK 2024	TA 2024	TS 2025	TS 2026	TS 2027
1000 euroa							
Tulot	1 587	1 768	1 458	1 458	1 480	1 503	1 526
Menot	-5 454	-6 924	-7 154	-7 176	-7 355	-7 539	-7 728
Toimintakate	-3 867	-5 156	-5 696	-5 718	-5 875	-6 037	-6 202

Tuloslaskelma	TP 2022	TA 2023	LTK 2024	TA 2024
1000 euroa				
Myyntitulot	7	265	109	109
Maksutulot	1 050	1 253	1 053	1 053
Tuet ja avustukset	230	209	268	268
Muut tulot	1	0	0	0
Sisäiset tulot	298	42	29	29
Tulot yhteensä	1 587	1 768	1 458	1 458
Henkilöstömenot	-3 734	-4 529	-4 454	-4 476
Asiakaspalvelujen ostot	0	0	0	0
Muiden palvelujen ostot	-364	-722	-914	-914
Sisäisten palvelujen ostot	-1	0	0	0
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-100	-197	-210	-210
Avustukset	-288	-308	-328	-328
Vuokramenot	-6	-21	-21	-21
Sisäiset tilavuokrat	-957	-1 118	-1 162	-1 162
Muut menot	-4	-30	-66	-66
Menot yhteensä	-5 454	-6 924	-7 154	-7 176
Toimintakate	-3 867	-5 156	-5 696	-5 718
Poistot	-23	-67	-109	-109
Vyörytykset	-808	-1 250	0	0
Tilikauden tulos	-4 699	-6 473	-5 805	-5 827

Toiminnan kuvaus

Elinikäisen oppimisen palvelualue vastaa taide- ja kulttuurikasvatuksen eri muotojen ja alojen tarjonnasta sekä mahdollisuudesta osallistua tavoitteelliseen taide- ja kulttuurikasvatukseen. Elinikäisen oppimisen palvelualueen vastuulla on vapaan sivistystyön ja taiteen perusopetuksen järjestäminen ja koordinointi. Se vastaa Vantaan aikuisopiston toiminnan järjestämisestä ja aikuisopistossa oppivelvollisuuttaan tai perusopetuksen opintoja suorittavan opiskelijan ohjauksesta ja valvonnasta. Se vastaa myös Vantaan kuvataidekoulun sekä Vantaan musiikkiopiston toiminnan järjestämisestä. Lisäksi elinikäisen oppimisen palvelualueen vastuulla on sen toimintaan kohdistuvien avustusten valmistelu.

Palvelualueen keskeiset tavoitteet

Aikuisopisto edistää aikuisväestön ja ympäröivän yhteiskunnan kehittymistä tasokkaan ja monipuolisen koulutuksen avulla sekä kehittää hyvinvointityötä. Tavoitteena on tarjota kaupunkilaisille monipuolisena palveluvalikoimana laaja tarjonta erilaisia itsensä kehittämisen mahdollisuuksia sekä laadukkaita asiointikokemuksia.

Vantaan aikuisopisto on yksi maamme suurimmista kansalaisopistoista, jonka tekee erityislaatuiseksi myös sen erittäin laaja maahanmuuttajien koulutus. Opisto tarjoaa kansalaisopistossa kursseja ja luentoja lukuisista eri aiheista. Maahanmuuttajakoulutuksen tavoitteena on tukea Suomeen muuttaneita oppimaan suomen kieltä sekä työllistymään. Opiston järjestämä aikuisten perusopetus avaa toisen asteen jatkokoulutusmahdollisuuden niille, joilla ei vielä ole suoritettuna suomalaista perusopetuksen oppimäärää.

Aikuisopisto järjestää vuosittain noin 2 100 kurssia lähes 40 eri paikassa ympäri Vantaata. Kurssi-osallistujia on vuositasolla noin 35 000. Opistossa työskentelee noin 40 vakinaista työntekijää ja noin 400 tuntiopettajaa vuoden aikana. Aikuisten perusopetuksen opiskelijamäärä on noin 150 opiskelijaa, ja oppilaspaikkojen lisäämiselle on suuri tarve.

Kansalaisopiston ja maahanmuuttajayksikön koulutusta järjestetään keskitetysti, alueellisesti ja etänä. Aikuisopistossa järjestetään yleisten kielitutkintojen mukaisia kielikokeita ja jatketaan toiminnan kehittämistä Opetushallituksen ja opetus- ja kulttuuriministeriön rahoittamien projektien avulla. Vapaan sivistystyön oppilaitosten on vuodesta 2021 alkaen ollut mahdollista tarjota kursseja, joiden kautta hankittu osaaminen voidaan kirjata kansalliseen todennetun osaamisen tietovarantoon (KOSKI). Vantaan aikuisopisto valmistautuu näiden ns. Koski-kelpoisten kurssien tarjoamisen aloittamiseen vuoden 2024 aikana.

Kaupunki huolehtii, että pääsy suomen kielen kielikoulutukseen on helppoa, nopeaa ja opetuksen laatu tukee opiskelijan sekä kaupungin tavoitteita. Lisäksi kaupunki tarjoaa nykyistä enemmän aikuisten alkeistason sekä B- ja C- tason suomen kielen opetusta.

Aikuisopiston asiakkaiden ja tuntiopettajien tueksi tarkoitettuja sähköisiä palveluita kehitetään edelleen. Aikuisten perusopetusta kehitetään määrällisesti ja sisällöllisesti vastaamaan kysyntää. Yhteistyössä kasvatuksen ja oppimisen toimialan kanssa kehitetään maahanmuuttajien koulutuspolkuja.

Toiminnan keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen

Kansalaisopisto-opetuksen tarjontaa kehitetään vastaamaan entistä paremmin kuntalaisten tarpeita ja toiveita asiakkaiden antaman palautteen perusteella. Aikuisten perusopetuksen määrällinen ja sisällöllinen kehittäminen jatkuvat, ja tilakysymyksiin etsitään ratkaisuja.

Henkilöstösuunnitelma

	TP 2022	KS 2023	TA 2024
Vakituisen henkilöstön lkm	99	100	107
Määräaikaisen henkilöstön lkm	97	228	230
Henkilöstön kokonaismäärä	196	328	337

Vuodet eivät ole vertailukelpoisia keskenään järjestelmän vaihdon ja hyvinvointialueelle siirtyneiden henkilöiden takia.

Tuottavuutta ja vaikuttavuutta kuvaavat tunnusluvut

	TP 2021	TP 2022	KS 2023	TA 2024
Aikuisopisto				
aikuisopiston opiskelijat (kursseille osallistuneet)	23 759	32 236	30 000	32 500
opetustuntien kokonaismäärä	41 768	46 435	40 000	47 000
kurssien määrä	1727	2035	1800	2050
kotouttamiskoulutuksen opiskelijat (Starttikurssit)	649	1457	1000	1200
aikuisten perusopetuksen opiskelijat	126	170	140	170

	TP 2021	TP 2022	KS 2023	TA 2024
kotoutumissuunnitelman mukaisen koulutuksen opiskelijat	93	116	200	200
oman maksutulon osuus budjetista %	33 %	30 %	30 %	22 %
Musiikkiopisto ja kuvataidekoulu				
Taiteen perusopetuksen oppilaat (musiikkiopisto ja kuvataidekoulu) *)	2 465	2 465	2 465	-
Taiteen perusopetus euroa/oppilas *)	2 153	2 209	2 249	-
Taiteen perusopetuksen tulot (euroa) / asukas *)	5,86	5,50	5,65	-
Taiteen perusopetus euroa/asukas *)	22,00	22,47	22,88	-

*) Seurataan vuoteen 2023 asti.

16332

Musiikkiopisto

Määrärahat	TP 2022	TA 2023	LTK 2024	TA 2024	TS 2025	TS 2026	TS 2027
1000 euroa							
Tulot	1 009	1 047	1 047	1 047	1 062	1 078	1 094
Menot	-4 296	-4 447	-4 700	-4 724	-4 843	-4 964	-5 088
Toimintakate	-3 287	-3 400	-3 653	-3 678	-3 780	-3 885	-3 993

Tuloslaskelma	TP 2022	TA 2023	LTK 2024	TA 2024
1000 euroa				
Myyntitulot	0	1	1	1
Maksutulot	962	1 015	1 015	1 015
Tuet ja avustukset	25	23	23	23
Muut tulot	11	8	8	8
Sisäiset tulot	11	0	0	0
Tulot yhteensä	1 009	1 047	1 047	1 047
Henkilöstömenot	-3 284	-3 348	-3 517	-3 542
Asiakaspalvelujen ostot	0	0	0	0
Muiden palvelujen ostot	-162	-167	-204	-204
Sisäisten palvelujen ostot	0	0	0	0
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-17	-45	-50	-50
Avustukset	-5	-2	-2	-2
Vuokramenot	-8	-7	-7	-7
Sisäiset tilavuokrat	-812	-859	-901	-901
Muut menot	-8	-19	-19	-19
Menot yhteensä	-4 296	-4 447	-4 700	-4 724
Toimintakate	-3 287	-3 400	-3 653	-3 678
Poistot	-88	-66	-79	-79
Vyörytykset	-305	-475	0	0
Tilikauden tulos	-3 681	-3 940	-3 732	-3 757

Toiminnan kuvaus

Vantaan musiikkiopisto tarjoaa vuonna 2024 opiskelupaikan noin kahdelle tuhannelle oppilaalle. Oppilaitoksen monipuolinen toiminta tulee opetuksen lisäksi näkymään lähes kahdessa sadassa konsertissa, esityksessä tai tapahtumassa, ja tavoittaa lähes 16 000 kävijää.

Musiikkiopisto antaa taiteen perusopetusta musiikin laajan oppimäärän mukaisesti pääsääntöisesti lapsille ja nuorille. Vuosituntimäärä on noin 50 000 tuntia vuodessa. Opetuksen piirissä on noin 1 200 soiton- ja laulunopiskelijaa ja noin 700 oppilasta varhaismusiikkikasvatuksessa. Opiskelu on tavoitteellista, tasolta toiselle etenevää, ja se noudattaa Opetushallituksen opetussuunnitelman perusteiden mukaan laadittua, kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinnin lautakunnan hyväksymää, opetussuunnitelmaa. Musiikkiopisto tarjoaa oppilailleen hyvän kasvualustan musiikin harrastajana ja ihmisenä kehittymiseen musiikkilisten elämysten kautta. Opetus antaa valmiuksia oppilaan tavoitteiden mukaiseen musiikkiopintojen jatkamiseen muilla koulutusasteilla. Laadukkaan opetuksen takana on ammattitaitoinen henkilökunta ja laaja-alainen opetustarjonta.

Lisäksi musiikkiopiston avoimella osastolla järjestetään maksupalveluperiaatteella toimivaa musiikin opetusta eri-ikäisille harrastajille noin 1 600 tuntia vuodessa. Opiskelijoita on keskimäärin 200.

Musiikkiopisto toimii 15 toimipisteessä eri puolilla Vantaata. Musiikkiopistossa on myös ruotsinkielinen opetusyksikkö.

Keskeiset tavoitteet

Musiikkiopisto on kehittämässä uusia toimintamuotoja Elinikäisen oppimisen palvelualueella ja yhteistyössä koko Vantaan Taiteen perusopetuskentän kanssa. Pää tavoitteena on tarjota oppilaspaikka kaikille toimintaan hakeneille. Tähän tavoitteeseen pyritään valmennusopetuksen tarjontaa laajentamalla ja ottamalla käyttöön yleisen oppimäärän opetussuunnitelma. Musiikkiopiston tunnettuutta kaupunkilaisten keskuudessa lisätään opiston 60-vuotis juhlavuoden tapahtumilla. Henkilöstön sitouttamiseen ja työhyvinvointiin panostetaan.

Toiminnan keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen

Musiikin yleisen oppimäärän opetussuunnitelma valmistellaan käyttöön otettavaksi 1.8.2024 alkaen. Uudella opetussuunnitelmalla pyritään lisäämään saavutettavuutta ja laajentamaan tarjontaa.

Jatkamme yhteistyötä varhaiskasvatuksen kanssa kehittämällä vantaalaista mallia varhaisiän musiikkikasvatukseen päiväkodeissa.

Musiikkiopisto jatkaa toimintojen sopeuttamista muun muassa muuttamalla vapautuvia vakansseja vastaamaan toimintaympäristön muutoksista ja uudesta opetussuunnitelmasta johtuviin haasteisiin.

Nämä muutokset ja toiminnan kehittäminen mahdollistavat jatkossa yhä taloudellisemman ja oppilaslähtöisemmän opetustarjonnan.

Tuottavuutta ja vaikuttavuutta kuvaavat tunnusluvut

	TP 2021	TP 2022	KS 2023	TA 2024
Taiteen perusopetuksen oppilaat, musiikkiopisto	1 639	1 656	1 656	1 850
Taiteen perusopetus euroa/oppilas, musiikkiopisto	-	-	-	731
Taiteen perusopetuksen tulot (euroa) / asukas, musiikkiopisto	-	-	-	4
Taiteen perusopetus euroa/asukas, musiikkiopisto	-	-	-	18,53
Opetustuntien määrä	50 120	49 120	49 120	50 000
Oman maksutulon osuus budjetista %	-	-	-	22
Valtion tuntiperusteisen avustuksen osuus budjetista %	-	-	-	47
Tapahtumien määrä	89	216	-	220
Tapahtumien kävijämäärä	5 938	14 411	-	16 000

Tunnuslukuja seurataan vuodesta 2024 alkaen.

16333

Kuvataidekoulu

Määrärahat	TP 2022	TA 2023	LTK 2024	TA 2024	TS 2025	TS 2026	TS 2027
1000 euroa							
Tulot	322	322	322	322	326	331	336
Menot	-1 074	-1 098	-1 207	-1 210	-1 240	-1 271	-1 303
Toimintakate	-752	-776	-886	-888	-914	-940	-967

Tuloslaskelma	TP 2022	TA 2023	LTK 2024	TA 2024
1000 euroa				
Myyntitulot	0	0	0	0
Maksutulot	322	321	321	321
Tuet ja avustukset	-1	0	0	0
Muut tulot	0	1	1	1
Sisäiset tulot	0	0	0	0
Tulot yhteensä	322	322	322	322
Henkilöstömenot	-689	-683	-701	-703
Asiakaspalvelujen ostot	0	0	0	0
Muiden palvelujen ostot	-44	-44	-64	-64
Sisäisten palvelujen ostot	-4	0	0	0
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-29	-43	-100	-100
Avustukset	0	0	0	0
Vuokramenot	-2	0	0	0
Sisäiset tilavuokrat	-303	-323	-336	-336
Muut menot	-3	-5	-6	-6
Menot yhteensä	-1 074	-1 098	-1 207	-1 210
Toimintakate	-752	-776	-886	-888
Poistot	-34	-41	-45	-45
Vyörytykset	-72	-111	0	0
Tilikauden tulos	-858	-928	-931	-934

Toiminnan kuvaus

Vantaan kuvataidekoulu tarjoaa laajan oppimäärän mukaista kuvataiteen perusopetusta lapsille ja nuorille viidessä opetuspisteessä eri puolilla Vantaata. Lisäksi kuvataidekoulu järjestää avoimia viikonloppukursseja sekä tapahtumatoimintaa.

Opiskelu kuvataidekoulussa on tavoitteellista, tasolta toiselle etenevää ja se noudattaa Opetushallituksen taiteen perusopetuksen opetussuunnitelman perusteiden mukaan laadittua, kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinnin lautakunnan, hyväksymää opetussuunnitelmaa. Opiskelu antaa oppilaalle valmiuksia ilmaista itseään sekä hakeutua alan ammatilliseen ja korkea-asteen koulutukseen.

Kuvataidekoulun opetuspisteet ovat Kulttuurikeskus Orvokissa Tikkurilassa, Myyrmäki-talossa, Kartanonkoskella Tilkun koulussa, Korsossa Lumossa sekä Kivistössä Aurinkokiven koulussa. Vantaan kuvataidekoulun on oppilasmäärältään Suomen toiseksi suurin: vuosituntimäärä on noin 6 600 tuntia ja oppilaita on noin 850.

Viikonloppuisin järjestettävät lyhytkurssit ovat perhekursseja, joihin voi osallistua aikuisen kanssa ja ne ovat hyvä tapa tutustua kuvataidekoulun toimintaan; niitä järjestetään vuosittain nelisenkymmentä.

Oppilaaksi kuvataidekouluun pääsee matalalla kynnyksellä ja tavoitteena on tarjota oppilaspaikka kaikille hakemuksen lähettäneille. Myös vapaaoppilaspaikkoja on mahdollista hakea.

Toiminnan keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen

Kuvataidekoulu on jo neljänkymmenen vuoden ajan ollut keskeinen osa vantaalaista taidekasvatusta. Meillä on oppilaita toisessa, jopa kolmannessa polvessa.

Pitkistä perinteistä huolimatta seuraamme myös aikaamme ja taidemaailman kehitystä ja muutoksia aktiivisesti ja reagoimme niihin opetustamme kehittämällä. Kuvataidekoulu kehittää uusia toimintamuotoja Elinikäisen oppimisen palvelualueella ja yhteistyössä koko Vantaan Taiteen perusopetuskentän kanssa.

Esimerkkinä voidaan mainita Värinää taidekasvatuksessa hanke, jossa Vantaan kuvataidekoulu ja Vantaan musiikkiopisto ideoivat pilottihankkeen, jota Opetushallitus rahoitti syyskauden 2021 ja vuoden 2022 ajan. Hankkeen perusajatuksena oli kehittää pedagogista toimintaa yhteistyössä taiteen perusopetuksen (TPO) opettajien ja varhaiskasvatuksen henkilöstön kanssa ammatillisen osaamisen ja yhteisopettajuuden pohjalta. Vastaavalle toiminnalle suunnitellaan jatkossa toteutusmahdollisuuksia.

Vuosittain järjestetään Kulttuurikeskus Orvokissa Taidekarnevaali-tapahtuma yhdessä vantaalaisten TPO-oppilaitosten kanssa.

Kuvataidekoulun toimintaa kuuluu luontevana osana myös taidenäyttelyiden järjestäminen. Meillä yli 800 nuorta taiteilijaa tuottaa taidetta. Vantaalla ongelmana on ollut sopivan näyttelytilan puuttuminen. Keväällä 2024 saamme ensimmäisen kerran järjestää vuosittaisen lopputyönäyttelymme Galleria K:ssa. Tästä käytännöstä toivomme jatkuvaa. Myös odotukset Kivistöön valmistuvan kaupunkikulttuurikeskus Mosaiikin näyttelytilan suhteen ovat toiveikkaat.

Tuottavuutta ja vaikuttavuutta kuvaavat tunnusluvut

	TP 2021	TP 2022	KS 2023	TA 2024
Taiteen perusopetuksen oppilaat, kuvataidekoulu	750	809	-	850
Taiteen perusopetus euroa/oppilas, kuvataidekoulu	-	-	-	1 421
Taiteen perusopetuksen tulot (euroa) / asukas, kuvataidekoulu	-	-	-	1,3
Taiteen perusopetus euroa/asukas, kuvataidekoulu	-	-	-	4,86
Opetustuntien määrä	6 230	6 122	6 310	6 600
Oman maksutulon osuus budjetista %	33 %	30 %	29 %	30 %
Valtion tuntiperusteisen avustuksen osuus budjetista %	30 %	30 %	30 %	30 %

Tunnuslukuja seurataan vuodesta 2024 alkaen.

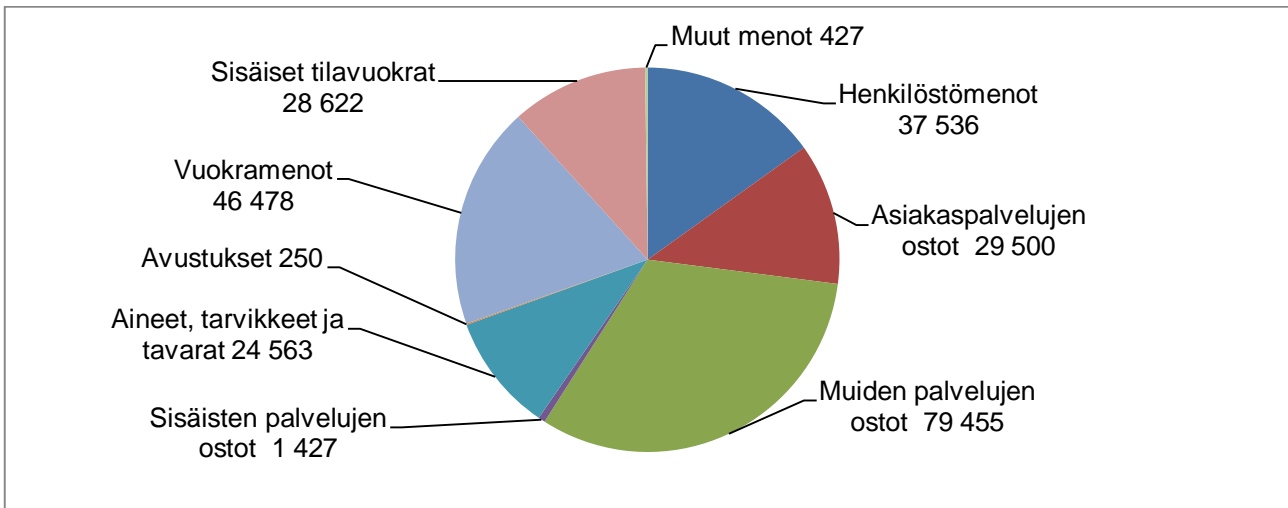
14

KAUPUNKIYMPÄRISTÖ

Määrärahat	TP 2022	TA 2023	LTK 2024	TA 2024	TS 2025	TS 2026	TS 2027
1000 euroa							
Tulot	288 885	286 088	294 612	289 612	317 792	327 878	346 077
Menot	-266 241	-240 034	-247 655	-248 259	-254 465	-260 827	-267 348
Toimintakate	22 644	46 054	46 957	41 353	63 327	67 051	78 730

Kunta-alan palkkaratkaisun vaikutuksia huomioitiin talousarviossa keskitettynä varauksena kaupunkistrategian ja johdon toimialalla. Ratkaisu sisälsi vuonna 2023 jaettavia paikallisia eriä, joiden vaikutus on jaettu toimialoille kaupunginjohtajan talousarvioesityksen yhteydessä. Kaupunkiympäristön toimialalle paikallisten erien vaikutus oli 603 800 euroa.

Tuloslaskelma	TP 2022	TA 2023	LTK 2024	TA 2024
1000 euroa				
Myyntitulot	20 538	17 350	17 791	17 791
Maksutulot	22 394	27 549	26 445	26 445
Tuet ja avustukset	285	80	107	107
Muut tulot	57 329	68 443	63 764	58 764
Sisäiset tulot	188 338	172 667	186 506	186 506
Tulot yhteensä	288 885	286 088	294 612	289 612
Henkilöstömenot	-32 931	-36 073	-36 933	-37 536
Asiakaspalvelujen ostot	-40 923	-29 441	-29 500	-29 500
Muiden palvelujen ostot	-74 006	-77 424	-79 455	-79 455
Sisäisten palvelujen ostot	-1 610	-1 428	-1 427	-1 427
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-24 558	-22 605	-24 563	-24 563
Avustukset	-212	-215	-250	-250
Vuokramenot	-66 416	-46 416	-46 478	-46 478
Sisäiset tilavuokrat	-23 872	-26 011	-28 622	-28 622
Muut menot	-1 712	-420	-427	-427
Menot yhteensä	-266 241	-240 034	-247 655	-248 259
Toimintakate	22 644	46 054	46 957	41 353
Poistot	-92 360	-91 098	-98 544	-98 544
Vyörytykset	-10 334	-12 298	0	0
Tilikauden tulos	-80 050	-57 342	-51 587	-57 191



Toiminnan kuvaus ja toimintaympäristön muutokset

Kaupunkiympäristön toimiala vastaa kaupunkiympäristölautakunnalle, tämän rakennuslupajaostolle ja kaupunkitilalautakunnalle kuuluvien asioiden valmistelusta ja täytäntöönpanosta. Kaupunkiympäristön toimialan tehtävänä on edistää Vantaan kestävästä kasvusta ja kaupunkikehitystä monin tavoin lähtien kaavoituksen, maankäytön, liikenteen ja julkisen kaupunkitilan suunnittelusta sen rakentamiseen, ylläpitoon ja valvontaan saakka. Toimiala vastaa myös ympäristönsuojelusta ja ympäristöterveydenhuollosta, maanhankinnasta ja -luovuttamisesta sekä kaupungin toimitiloista.

Kaupunkiympäristön toimialaan kuuluvat katujen ja puistojen, kaupunkirakenteen ja ympäristön sekä kiinteistöjen ja tilojen palvelualueet. Lisäksi toimialalla on yhteiset palvelut, joka vastaa keskitetysti toimialan vastuulla olevista talous- ja hallintopalveluista ja muista tukipalveluista, viestintä- ja vuoro-vaikutuspalveluista, toimialan kehittämiseen liittyvistä tehtävistä, toimialan tieto- ja viestintäratkaisujen kehittämisestä ja koordinoinnista sekä kaupunkiympäristölautakunnan ja sen lupajaoston sekä kaupunkitilalautakunnan toiminnan koordinoinnista.

Toimiala on tiiviissä yhteistyössä Helsingin seudun liikenteen (HSL) ja Helsingin seudun ympäristöpalveluiden (HSY) kanssa, jotka tuottavat vantaalaisille joukkoliikenteen, vesi- ja jätevesihuollon, kierrätyksen ja ympäristöseurannan palveluita.

Vuonna 2024 Vantaalle ryhdytään rakentamaan raitiotielinjaa ja Vantaasta tulee näin Suomen neljäs ratikkakaupunki. Vantaan kaupunginvaltuusto päätti ratikan rakentamisesta 22.5.2023. Päätöksen ehtona on valtion sitoutuminen investointikustannuksiin MAL-sopimuksen allekirjoittamisen yhteydessä. Ratikan rakennuttamisorganisaation rekrytointia ja allianssihankintaa valmistellaan. Tavoitteena on, että rakennustyöt käynnistyvät vuoden 2024 lopulla. Ratikan tuoman kaupunkikehityksen tavoitteena on ehkäistä alueiden eriytymistä, tukea keskustojen elinvoimaisuutta ja kaupungin hiilineutraaliustavoitteita. Ratikasta odotetaan Vantaan kasvun ja kehityksen veturia tämän hetken hankalassa markkinatilanteessa.

Asuntomarkkinoiden tilanne syksyllä 2023 on haastava vähäisen kysynnän vuoksi. Uusia asuntohankkeita on aloitettu viime vuosiin verrattuna poikkeuksellisen vähän koko pääkaupunkiseudulla, joten myös tonttikysyntä on vähäistä. Maanmyynnin tavoitteiden saavuttamisesta odotetaan haastavaa vuonna 2024. Tonttivarantoa pitää kasvattaa kaavoittamalla uusia yritys- ja asuntotontteja.

Vantaan tavoite olla hiilineutraali vuoteen 2030 mennessä asettaa tavoitteita koko kaupunkiympäristön toimialalle. Ilmastonmuutos huomioidaan niin kaupunkisuunnittelussa kuin korjaus- ja uudisrakentamisessakin. Vantaa on aktiivisesti mukana hiilineutraaliutta edistävissä ja ilmastonmuutosta hillitsevissä hankkeissa sekä valtakunnallisella että EU-tasolla. Kaupungin kaikessa rakentamisessa vähennetään päästöjä ja kaupungin toimitiloissa energiankulutusta. Vuonna 2024 huomio kiinnittyy erityisesti luontokadon hillitsemiseen: Vantaasta tavoitellaan myös luontopositiivista kaupunkia vuoteen 2030 mennessä. Vantaa toteuttaa aktiivisesti resurssiviisauden tiekartan mukaisia toimenpi-

teitä, jotka vahvistavat luonnon monimuotoisuutta vaalimalla olemassa olevaa luontoa, ennallistamalla uhanalaisia luontotyyppisiä sekä vahvistamalla luontoarvoja kaupunkiympäristössä. Yhtenä kehityskohteena toimiala kehittää toimintamallin, jonka avulla kaavoissa säästettäväksi suunniteltu puusto säilyy elinvoimaisena läpi rakennushankkeen toteutuksen.

Valtion ja Helsingin seudun kuntien kesken tehty maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-sopimus päivittyy uuden MAL2023-suunnitelman myötä. Suunnitelma valmistuu hyväksyttäväksi syksyllä 2023. Vantaan asuntotuotanto- ja kaavoitustavoitteisiin ei odoteta merkittäviä muutoksia. MAL-suunnitelman keskeisin näkökulma on kestävä kaupungistuminen, ja merkittävä osa rakentamisesta sijoittuukin siinä ratikan vaikutuspiiriin. Asuntokaavoituksen määrällisten tavoitteiden ohella Vantaalla edistetään asuntotarjonnan monipuolisuutta mm. kaavoittamalla uusia kaupunkimaisia pientaloalueita. Kaupunkikeskuksia kehitetään suunnitelmallisesti niille laadittujen kehittämissuunnitelmien mukaan.

Kaupungin oma toimitilarakentaminen kasvavan kaupungin palveluiden tarpeisiin jatkuu vilkkaana suhdanteista huolimatta. Uudisrakentamisen lisäksi kunnostetaan useita koulu- ja päiväkotirakennuksia. Investointisuunnitelma on sovitettu vuosien 2024 ja 2025 osalta valtuustokaudelle 2022–2025 asetettuun 360 miljoonan euron kehikseen.

Taloussuunnitelmakaudella otetaan käyttöön rakennuslaki, RYTJ-laki, alueidenkäyttölaki sekä luonnonsuojelulaki. Kaupungin edustajat osallistuvat aktiivisesti muutosten valmisteluun ja pyrkivät ennakoimaan niiden aiheuttamia muutoksia. Vantaan oma MATTI, maankäytön toimintamalli ja tietojärjestelmä, toimii digitaalisena ja paikkatietopohjaisena alustana kaupunkiympäristön suunnittelun, rakentamisen ja kunnossapidon prosesseissa. Hankkeessa on edetty jatkuvan kehittämisen vaiheeseen.

Kaupungin kärkihankkeista kaupunkiympäristön toimiala vastaa ratikan toteutumisesta, ja on keskeisessä roolissa myös muiden kärkihankkeiden toteuttamisessa: Tikkurilan osaamiskampus etenee kohti toteutusta, Myyrmäen kaupunkikulttuuritalon hankevalmistelu ja kaavoitus on käynnissä. Kuu-sijärven ulkoilualueen täydennysrakentaminen etenee vaiheittain.

Vuonna 2024 Vantaa juhlii 50-vuotispäiväänsä. Kaupunkiympäristön toimiala osallistuu juhluvoiteen erilaisin tapahtumin ja tempauksin, suunnitelmissa on mm. asukkaita osallistavia talkoita, näyttelyitä ja tapahtumia.

Toimialan keskeiset tavoitteet

Toimialan tulokortilla tuetaan kaupungin pitkän aikavälin strategisia tavoitteita. Toimialan vastuulla olevat keskeiset tavoitteet ovat seuraavat:

- Maanluovutuksen ja maankäyttösopimusten nettotulot vuodelle 2024 32,5 milj. euroa.
- Sote- ja Pela -kiinteistöjen, asunto-omaisuuden sekä ulkopaikkakunnilla sijaisevien kiinteistöjen myynti etenee.
- MAL-tavoitteet toteutuvat.
- Valmistuvien pientaloasuntojen määrä 600 asuntoa.
- Laaditaan eriytymisen ehkäisyn tiekartta kaupunkiympäristön toimialalle seuraavaa valtuustokautta varten.
- Edistetään päästövähennystoimia hiilineutraalisuuden saavuttamiseksi viimeistään vuonna 2030.
- Edistetään luonnon monimuotoisuutta Resurssiviisauden tiekartan Monimuotoinen luonto -kai-tan toimenpiteitä toteuttamalla.
- Vantaan ratikkakaupungin toteuttaminen etenee kokonaisvaltaisesti kaupunginvaltuuston hyväksymien reunaehtojen mukaisesti.
- Kestävien liikkumismuotojen osuus kasvaa.
- Kaupunkikeskustojen houkuttelevuus paranee.
- Aviapolis 2040 -vision valmistelu nimettyjen sidosryhmien kanssa.

Henkilöstösuunnitelma

	TP 2022	KS 2023	TA 2024
Vakituisen henkilöstön lkm	574	638	650
Määräaikaisen henkilöstön lkm	46	69	69
Henkilöstön kokonaismäärä	620	707	719

Vuodet eivät ole vertailukelpoisia keskenään järjestelmän vaihdon ja hyvinvointialueelle siirtyneiden henkilöiden takia.

14 0

KAUPUNKIYMPÄRISTÖLAUTAKUNTA

Vastuuhenkilö: Tero Anttila

Toimielin: Kaupunkiympäristölautakunta

Puheenjohtaja: Anssi Aura

Määrärahat	TP 2022	TA 2023	LTK 2024	TA 2024	TS 2025	TS 2026	TS 2027
1000 euroa							
Tulot	5 776	5 924	5 976	5 976	6 067	6 159	6 253
Menot	-14 687	-15 237	-16 211	-16 356	-16 765	-17 184	-17 614
Toimintakate	-8 911	-9 313	-10 235	-10 380	-10 698	-11 025	-11 361

Tuloslaskelma	TP 2022	TA 2023	LTK 2024	TA 2024
1000 euroa				
Myyntitulot	81	6	6	6
Maksutulot	5 438	5 788	5 788	5 788
Tuet ja avustukset	63	0	52	52
Muut tulot	3	0	0	0
Sisäiset tulot	192	130	130	130
Tulot yhteensä	5 776	5 924	5 976	5 976
Henkilöstömenot	-10 899	-12 079	-12 702	-12 847
Asiakaspalvelujen ostot	0	0	0	0
Muiden palvelujen ostot	-1 790	-1 930	-2 255	-2 255
Sisäisten palvelujen ostot	-4	-1	0	0
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-149	-232	-244	-244
Avustukset	-167	-135	-170	-170
Vuokramenot	-114	-185	-147	-147
Sisäiset tilavuokrat	-626	-632	-643	-643
Muut menot	-937	-44	-50	-50
Menot yhteensä	-14 687	-15 237	-16 211	-16 356
Toimintakate	-8 911	-9 313	-10 235	-10 380
Poistot	0	0	0	0
Vyörytykset	1 730	1 498	0	0
Tilikauden tulos	-7 181	-7 816	-10 235	-10 380

Toiminnan kuvaus

Kaupunkiympäristölautakunnan alaiseen toimintaan kuuluvat: kaupunkiympäristölautakunta, yhteiset palvelut sekä kaupunkirakenne ja ympäristö -palvelualue. Näiden bruttoyksiköiden tulot ja menot yhteensä ovat valtuustoon nähden sitovia eriä.

14 10

Kaupunkiympäristölautakunta

Määrärahat	TP 2022	TA 2023	LTK 2024	TA 2024	TS 2025	TS 2026	TS 2027
1000 euroa							
Tulot	0	0	0	0	0	0	0
Menot	-145	-167	-167	-167	-171	-175	-180
Toimintakate	-145	-167	-167	-167	-171	-175	-180

Tuloslaskelma	TP 2022	TA 2023	LTK 2024	TA 2024
1000 euroa				
Myyntitulot	0	0	0	0
Maksutulot	0	0	0	0
Tuet ja avustukset	0	0	0	0
Muut tulot	0	0	0	0
Sisäiset tulot	0	0	0	0
Tulot yhteensä	0	0	0	0
Henkilöstömenot	-105	-151	-151	-151
Asiakaspalvelujen ostot	0	0	0	0
Muiden palvelujen ostot	-38	-13	-13	-13
Sisäisten palvelujen ostot	0	0	0	0
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	0	-1	-1	-1
Avustukset	0	0	0	0
Vuokramenot	-2	-2	-2	-2
Sisäiset tilavuokrat	0	0	0	0
Muut menot	0	0	0	0
Menot yhteensä	-145	-167	-167	-167
Toimintakate	-145	-167	-167	-167
Poistot	0	0	0	0
Vyörytykset	121	80	0	0
Tilikauden tulos	-24	-87	-167	-167

Toiminnan kuvaus

Kaupunkiympäristölautakunta vastaa muun muassa kaupunkirakenteen kokonaisvaltaisesta kehittämisestä, asema- ja yleiskaavojen valmistelusta sekä ympäristövastuullisuuden edistämisestä. Lautakunnan alainen lupajaosto toimii kunnallisena lupa- ja valvontaviranomaisena rakennuslupa-asioissa sekä ympäristönsuojelu- ja ympäristöterveydenhuoltoasioissa.

Vantaan kaupunkistrategian 2022–2025 mukaisten kukoistavien kaupunkikeskusten kehittämiseksi laaditaan jokaisen suuralueen keskukseseen oma kehittämissuunnitelma. Suunnitelma tukee yleiskaavan toteuttamista ja kaupungin tasapuolista kehittämistä. Kaupunginhallituksen 19.12.2022 tekemällä päätöksellä perustettiin viisi kaupunkikeskusten kehittämissuunnitelmien seurantaryhmää, joiden tehtävänä on kunkin alueen kehittämissuunnitelman seuraaminen.

14 20

Yhteiset palvelut

Määrärahat	TP 2022	TA 2023	LTK 2024	TA 2024	TS 2025	TS 2026	TS 2027
1000 euroa							
Tulot	8	0	0	0	0	0	0
Menot	-2 962	-2 413	-2 687	-2 725	-2 793	-2 863	-2 934
Toimintakate	-2 955	-2 413	-2 687	-2 725	-2 793	-2 863	-2 934

Tuloslaskelma	TP 2022	TA 2023	LTK 2024	TA 2024
1000 euroa				
Myyntitulot	0	0	0	0
Maksutulot	0	0	0	0
Tuet ja avustukset	5	0	0	0
Muut tulot	2	0	0	0
Sisäiset tulot	0	0	0	0
Tulot yhteensä	8	0	0	0
Henkilöstömenot	-1 610	-1 882	-2 091	-2 129
Asiakaspalvelujen ostot	0	0	0	0
Muiden palvelujen ostot	-302	-347	-407	-407
Sisäisten palvelujen ostot	-3	-1	0	0
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-13	-40	-44	-44
Avustukset	0	0	0	0
Vuokramenot	-3	-24	-24	-24
Sisäiset tilavuokrat	-110	-114	-116	-116
Muut menot	-920	-6	-6	-6
Menot yhteensä	-2 962	-2 413	-2 687	-2 725
Toimintakate	-2 955	-2 413	-2 687	-2 725
Poistot	0	0	0	0
Vyörytykset	2 512	2 388	0	0
Tilikauden tulos	-443	-25	-2 687	-2 725

Toiminnan kuvaus

Kaupunkiympäristön yhteisiin palveluihin kuuluvat toimialan johto sekä talous- ja hallintopalvelut. Talouspalvelut huolehtivat toimialan aktiivisesta talousohjauksesta sekä talousarvio-, kehys- ja käyttösuunnitelmavalmistelusta. Viestintä- ja vuorovaikutuspalvelut tarjoavat asukkaille ja muille sidosryhmille tietoa ja osallistumismahdollisuuksia kaupunkiympäristön toimialan järjestämiin palveluihin, suunnitelmiin, päätöksiin ja niiden vaikutuksiin liittyen. Lisäksi viestintä- ja vuorovaikutuspalveluiden tehtävänä on koordinoita, kehittää, suunnitella ja toteuttaa toimialan viestintää ja osallisuustyötä yhteistyössä johdon ja asiantuntijoiden kanssa. Viestintä- ja vuorovaikutuspalvelut vastaavat myös kaupungin ratikkaviestinnästä. Assistenttipalvelut toimivat toimialan johdon tukena asioiden ja toiminnan valmistelussa. Assistenttipalveluiden keskeisiin tehtäviin kuuluu myös palvelualueiden sisäinen asiakaspalvelu sisältäen tuen järjestelmien käyttöön sekä asiakirjahallintoon. Laki- ja valmistelupalvelut tuottavat toimialalle oikeudellisia ja hallinnollisia tukipalveluita. Laki- ja valmistelupalvelujen mahdollisuudet palvella toimialaa hankinnoissa vahvistuvat 2024.

Keskitetyn yksikön keskeiset tavoitteet

Yhteisten palvelujen keskeisenä tavoitteena on valtuustokauden strategian jalkauttaminen ja sitä kautta palvelualueiden tukeminen sitovien tavoitteiden toteuttamisessa.

Toiminnan keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen

Yhteiset palvelut tukee osaltaan toimialan sitovien tavoitteiden toteutumista ja on mukana useissa kaupunkitasoisissa hankkeissa. Yhteiset palvelut jatkaa aktiivista, tarvelähtöistä toimialan esimiesten koulutusta. Toimialan henkilöstön digiosaamisen vahvistaminen, sekä osallistuminen toimiala- ja kaupunkitasoisten digitaalisten järjestelmien kehittämiseen säilyvät yhteisten palveluiden keskeisinä kehittämistyön painopisteinä.

Henkilöstösuunnitelma

	TP 2022	KS 2023	TA 2024
Vakituisen henkilöstön lkm	26	30	32
Määräaikaisen henkilöstön lkm	2	2	2
Henkilöstön kokonaismäärä	28	32	34

Vuodet eivät ole vertailukelpoisia keskenään järjestelmän vaihdon ja hyvinvointialueelle siirtyneiden henkilöiden takia.

14 40

Kaupunkirakenne ja ympäristö

Määrärahat	TP 2022	TA 2023	LTK 2024	TA 2024	TS 2025	TS 2026	TS 2027
1000 euroa							
Tulot	5 769	5 924	5 976	5 976	6 067	6 159	6 253
Menot	-11 579	-12 657	-13 357	-13 464	-13 801	-14 146	-14 499
Toimintakate	-5 811	-6 733	-7 381	-7 488	-7 734	-7 987	-8 246

Tuloslaskelma	TP 2022	TA 2023	LTK 2024	TA 2024
1000 euroa				
Myyntitulot	81	6	6	6
Maksutulot	5 438	5 788	5 788	5 788
Tuet ja avustukset	58	0	52	52
Muut tulot	0	0	0	0
Sisäiset tulot	192	130	130	130
Tulot yhteensä	5 769	5 924	5 976	5 976
Henkilöstömenot	-9 183	-10 046	-10 459	-10 566
Asiakaspalvelujen ostot	0	0	0	0
Muiden palvelujen ostot	-1 451	-1 571	-1 836	-1 836
Sisäisten palvelujen ostot	-1	0	0	0
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-135	-191	-199	-199
Avustukset	-167	-135	-170	-170
Vuokramenot	-108	-159	-122	-122
Sisäiset tilavuokrat	-517	-517	-528	-528
Muut menot	-17	-39	-44	-44
Menot yhteensä	-11 579	-12 657	-13 357	-13 464
Toimintakate	-5 811	-6 733	-7 381	-7 488
Poistot	0	0	0	0
Vyörytykset	-903	-970	0	0
Tilikauden tulos	-6 714	-7 704	-7 381	-7 488

Toiminnan kuvaus

Kaupunkirakenne ja ympäristö -palvelualueella on viisi palveluyksikköä, jotka ovat ympäristökeskus, rakennusvalvonta, yleiskaavoitus, asemakaavoitus ja tietopalvelut. Lautakuntarakenteen mukaisesti kaikki palvelualueen toiminta on kaupunkiympäristölautakunnan alaista toimintaa.

Ympäristökeskuksen keskeisin tehtävä on ympäristönsuojelun ja ympäristöterveydenhuollon valvonta, jolla edistetään ihmisten elinympäristön terveellisyyttä ja viihtyisyyttä sekä huolehditaan luonnon- ja ympäristönsuojelun tavoitteiden toteutumisesta Vantaalla. Lisäksi ympäristökeskus koordinoi koko kaupungin ympäristö- ja ilmastotyötä ja ympäristöjohtamisen kehittämistä. Ympäristökeskus vastaa kaupungin poikkihallinnollisesta Ekologisesti kestävä Vantaa -strategiateemasta sekä resurs-siivisuuden tiekartasta, joka linjaa kaupungin ympäristötavoitteet sekä ohjaa ja kehittää kaupungin ilmastotyötä sekä työtä luonnon monimuotoisuuden säilyttämiseksi.

Maankäytön strategisella suunnittelulla huolehditaan siitä, että kaupunki kasvaa toimivana kokonaisuutena arvojaan vaalien. Vetovoimaisena ja omaleimaisena kehittyvä kaupunkiympäristö turvaa nykyisten asukkaiden ja yritysten viihtymistä ja houkuttelee uusia. **Yleiskaavoitus ja asemakaavoitus** vastaavat kaupunkirakenteen tasapainoisesta ja resurssiviisaasta kehittämisestä. Kaavoitus luo

edellytykset asumisen, työnteon ja vapaa-ajan ympäristölle, tehokkaalle liikennejärjestelmälle, viheralueverkostolle ja palvelurakenteelle sekä kestäväälle kehitykselle osana pääkaupunkiseutua. Kaavoituksen kautta tuotetaan kaupungille ja kaupungissa toimiville merkittävää aineellista ja aineetonta lisäarvoa. Suunnittelun laatua, resurssiviisautta sekä kustannustietoisuutta kehitetään jatkuvasti.

Rakennusvalvonta vastaa kaupungin alueella tapahtuvan rakentamisen ohjauksesta ja lupamenetelyistä. Edistämme ohjauksen, neuvonnan, lupakäsittelyn ja rakentamisen valvonnan sekä jatkuvan valvonnan avulla terveellisen, turvallisen, ekologisesti kestävä ja viihtyisän rakennetun ympäristön sekä hyvän kaupunkikuvan muodostumista ja ylläpitoa.

Tietopalvelut vastaavat kaavoihin liittyvien tietojen sekä asiakirjojen hallinnollisesta käsittelystä ja prosessien sujuvuudesta. Työvälineet ja tapamme toimia digitaalisesti ovat valtakunnallisesti edistyskäsittelyä. Kehitystyö tukee suunnittelua, asukkaiden tiedonsaantia ja vuorovaikutusta. Kaavoitukseen liittyvien paikkatietojen ja seuranta-aineistojen avulla edistetään tiedolla johtamista ja ylläpidetään maankäytön tilannekuvia.

Palvelualueella, erityisesti ympäristökeskuksessa ja rakennusvalvonnassa, hoidamme luotettavasti ja laadukkaasti erilaisia viranomaistehtäviä. Luvat, ilmoitukset ja lausunnot valmistellaan tavoiteaikataulussa. Kaavoituksen ja tietopalveluiden viranomaistehtävät sisältävät mm. ajantasa-asema-kaavan ja useiden rekisterien ylläpidon, poikkeamispäätökset ja suunnittelutarveratkaisut. Lisäksi valmistelemme nimistöasiat. Asiakasyhteydenotot hoidetaan mahdollisimman tehokkaasti lainsäädäntöä noudattaen.

Työskentelemme yhdessä kaikkien toimialojen ja palvelualueiden kanssa. Yhteistyö asukkaiden kanssa voimistuu. Yhteistyömme eri sidosryhmien ja metropolialueen kuntien ja valtion viranomaisten kanssa, korkeakoulujen ja oppilaitosten sekä muiden kumppaniemme kanssa on tiivistä. Onnistuminen tukee Vantaan vetovoimaisuutta, kilpailukykyä, asukkaiden hyvinvointia ja ympäristön laatua sekä tehokasta ja taloudellista hallintoa. Vaikutamme keskeisesti useiden kaupungin strategisten tavoitteiden toteuttamiseen.

Palvelualueen keskeiset tavoitteet

Kaupunkirakenne ja ympäristö –palvelualueen tavoitteena on resurssiviisas, toimiva ja elinvoimainen kaupunki sekä kestävä rakentaminen. Toimimme kansainvälisessä ympäristössä, jossa kehänkärkemme on olla kansainvälisesti kilpailukykyinen lentokenttäkaupunki. Olemme eturintamassa hiilineutraalin ja vihreän kaupunkirakenteen edistäjinä, kestävässä rakentamisessa, asukas-yhteistyön toteuttajina sekä digitaalisten prosessien edelläkävijänä. Kasvun rinnalla vaalimme ympäristön arvoja ja haemme keinoja vahvistaa vantaalaista pientalojen suurkaupunkia. Osana kaavoitusohjelmaa selvitämme kompensatiomallia rakentamisen takia menetettyjen luontoarvojen korvaamiseksi. Tavoitteena on löytää kokonaisuuskäytännön malli, joka varmistaa, että luonnon monimuotoisuus ei Vantaalla enää vähene.

Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-sopimus 2020–2031 on hyväksytty syksyllä 2020. Sopimus on tehty valtion ja kuntien välillä. Sopimusta tullaan päivittämään uuden MAL2023 suunnitelman myötä. Suunnitelmassa on määritelty lähes samat asuntokaavoituksen ja asuntorakentamisen tavoitteet kuin voimassa olevassa sopimuksessa. Merkittävä osa rakentamisesta sijoittuu tulevaisuudessa Vantaan ratikan vaikutuspiiriin.

Ympäristökeskuksen keskeisin tehtävä on huolehtia luotettavasti ja laadukkaasti paikallisista ympäristösuojelun ja ympäristöterveydenhuollon lakisäätelisistä lupa- ja valvontatehtävistä. Luvat, ilmoitukset ja lausunnot valmistellaan tavoiteaikataulussa. Lisäksi tehdään tarkastuksia lukuisiin erilaisiin valvontakohteisiin. Samoin osallistutaan aktiivisesti kaupungin ja naapurikuntien yhteistyöhön. Asiakasyhteydenotot hoidetaan mahdollisimman tehokkaasti lainsäädäntöä noudattaen. Ympäristökeskus huolehtii myös kunnan eläinlääkäripalvelujen järjestämisestä sekä eläinsuojelu- ja eläintautivalvonnasta.

Ympäristövalvonnassa suurimmat hakemusryhmät ovat meluilmoitukset ja vapautushakemukset huilvesivemäriin liittymisestä. Ympäristöluvista ja niihin liittyvissä neuvontapyyntöissä korostuu kiertotalous. Sähköinen asiointi on laajenemassa yhä useampiin hakemus- tai ilmoitustyypeihin. Toimenpidepyyntöjä tulee paljon ja ne ovat aiempaa vaativampia.

Ympäristökeskus koordinoi Vantaan ympäristö- ja ilmastotyötä. Vantaan tavoitteena on olla hiilineutraali vuonna 2030, mikä edellyttää selkeitä tavoitteita ja konkreettisia toimenpiteitä. Keskeisessä roolissa ovat erilaiset energian tuottamiseen ja käyttöön liittyvät kysymykset sekä liikenteen päästöjen vähentäminen. Hillinnän ohella tarvitaan myös toimia sopeutua luonnon ääri-ilmiöihin. Tavoitteet on koottu resurssiviisauden tiekarttaan ja toimenpiteet toimialojen toteutussuunnitelmiin. Tiekartta on kaupungin strateginen ohjelma, joka on päivitetty tälle valtuustokaudelle. Tiekarttaan on otettu mukaan myös luonnon monimuotoisuus. Tavoitteena on torjua luonnon köyhtymistä, turvata monimuotoisuudeltaan arvokkaiden alueiden säilyttäminen, sekä ennallistaa virtaavaa vesiluontoa ja muita arvokkaita luontotyyppisiä. Ympäristökeskus käyttää tiekartan seurantaan ja raportointiin Ympäristövahti-työkalua, josta julkaistiin julkinen versio kaupungin nettisivuille.

Ympäristökeskus on mukana kahdessa EU:n Horizon -hankkeessa. Vuoden alussa käynnistyi 5-vuotinen Neutralpath-hanke, jossa kehitetään Aviapoliksen alueella vähähiilisyttä ja jopa energiapositiivisuutta. Vantaan kiertotaloutta tukeva CIRCULT-hanke päättyy tänä vuonna. Kiilan alueella tehdään viranomaistyön, asukkaiden ja yritysten yhteistyön kehittämistä YM:n rahoituksella.

Asukkaiden sitoutumista omaan ympäristöönsä tuetaan lähiluontovuoden teemalla, jonka aiheena on tällä hetkellä linnut. Siihen liittyen Ely -keskus rahoittaa lähiluonto-opastuksen kehittämistä ja sen mallin levittämistä. Isosuon ennallistamista jatketaan Metsähallituksen kanssa Elyn rahoittamana.

Yleiskaavoitus vastaa maankäytön yleispiirteisestä suunnittelusta ja osallistuu seudulliseen maankäytön suunnitteluun. Uusi MAL 2023 suunnitelma valmistuu hyväksyttäväksi syksyllä 2023. Se täsmentää ja tarkistaa edellistä MAL 2019 -suunnitelmaa ja toimii seuraavan MAL-sopimuksen pohjana. Maakuntakaavoja ei ole käynnissä. Naapurikuntien kanssa teemme aktiivista suunnitteluyhteistyötä. Helsinki laatii parhaillaan Östersundomin osayleiskaavaa, mistä valmistunee luonnos 2024. Osallistumme työhön tiiviisti, koska siinä linjataan koko itäisen kasvusuunnan ratkaisusta. Myös Sipoossa ja Espoossa on käynnissä yleiskaavatyöt.

Yleiskaava 2020 tuli voimaan 11.1.2023. Yleiskaavasta laaditaan parhaillaan toteuttamisohjelmaa, jonka pohjaksi valmistuu 2023 työpaikka-alue selvitys ja kaavatalousselvitys. Yleiskaavan toteuttaminen on myös suojelu- ja viheralueiden toteuttamista. Valmistuilla olevassa viherrakenteen kehityskuvassa ”Vihreä ja virtaava Vantaa – VIVA” tarkennetaan ja konkretisoidaan yleiskaavan sisältöä. Sen pohjaksi valmistuvat 2023 Viheralueiden mitoituksen ja saavutettavuuden ohje (SAAVU) ja yleiskaavan ekologista verkostoa tarkentava selvitys. Yleiskaavoitus vetää pientalo-ohjelmaa, mutta sen osatehtävät jakaantuvat laajasti.

Asemakaavoituksen keskeisiä tavoitteita vuodelle 2024 ovat hiilineutraalisuuden edistäminen, keskusten ja ratikkakaupungin kehittäminen sekä MAL-sopimukseen perustuvat asuntokaavoituksen tavoitteet. Asuntokaavoituksen määrällisten tavoitteiden ohella edistetään asuntotarjonnan monipuolisuutta mm. kaavoittamalla uusia kaupunkimaisia pientaloalueita.

Hiilineutraalisuutta edistetään osallistumalla Asemakaavojen vähähiilisyden arviointimenetelmän (AVA) kehittämyhteistyöhön ja pilotointiin sekä selkiyttämällä ja yhdenmukaistamalla asemakaavoituksen käytäntöjä hiilineutraalisuuden edistämiseksi. Lisäksi edistetään puurakentamista vuonna 2021 tehtyjen linjausten mukaisesti ja tekemällä poikkihallinnollista yhteistyötä vähähiilisten ratkaisujen edistämiseksi rakentamisessa.

Vantaan keskuksia kehitetään jatkamalla laatutietoista asemakaavoitusta yhteistyössä alueen toimijoiden kanssa. Merkittäviä keskustakaavoja valmistellaan vuonna 2024 mm. Myyrmäessä, Martinkylässä, Kivistössä, Aviapoliksessa, Tikkurilassa, Hakunilassa ja Korsossa. Keskustojen kehitystä suunnitellaan kokonaisvaltaisesti alueellisissa yleissuunnitelmissa kuten kaavarungoissa ja kaavaluonnoksissa. Yleissuunnitelmien pohjalta ohjataan yksittäisiä asemakaavahankkeita tavoitellun kokonaisuuden suuntaan.

Uutta asuntokerrosalaa kaavoitetaan MAL 2023 -suunnitelman asuntotuotantotavoitteen mukaisesti vuosittain 240 000 k-m². Uutta rakentamista ohjataan ensisijaisesti keskusten ja hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärelle vähähiilisen liikkumisen edistämiseksi. Ratikkakaupunkia kehitetään kokonaisvaltaisesti tavoitteena kestävää liikkumista edistävä, elävä ja viihtyisä kaupunkiympäristö ja taloudellisesti järkevä kokonaisuus. Asemakaavoituksessa priorisoidaan ratikkakaupungin kehittymisen mahdollistavat hankkeet. Toimitilojen kaavoituksessa vastataan elinkeinoelämän muuttuviin tarpeisiin ja kehitetään kilpailukykyisiä työpaikka-alueita Tikkurilassa, Aviapoliksessa, Myyrmäessä ja Vehkalassa.

Asemakaavaprosessia sujuvoitetaan ja selkiytetään kehittämällä kaavamuutoshakemusten käsitteilyprosessia. Lisäksi Vantaata kehitetään houkuttelevana pientalojen suurkaupunkina järjestämällä suunnittelukilpailu Katrinebergin alueelle.

Rakennusvalvonta edistää kestävää ja sujuvaa rakentamista. MAL-tavoite on 2 540 asuntoa vuodessa. Tavoite valmistuville pientaloasunnoille on 600 kpl. Rakennusvalvonta osallistuu toimintasuunnitelman laatimiseen pientalotuotannon lisäämiseksi.

Rakennusvalvonta osaltaan edistää resurssiviisauden tiekartan toteuttamista ja Hiilineutraali Vantaa 2030 -tavoitteen saavuttamista. Rakennusvalvonta edistää energiatehokkuustavoitteiden saavuttamista kehittämällä lämmitysjärjestelmien valinnan ja suunnittelun ohjausta.

Rakennusvalvonnan vetovastuulla oleva rakennusjärjestyksen uudistaminen on aloitettu syksyllä 2021. Tavoitteena on saada uusi rakennusjärjestys voimaan vuoden 2024 alussa. Tämä edellyttää rakennusvalvonnan ohjeistuksen ajantasaistamista sekä yhteistyötä erityisesti asemakaavoituksen kanssa. Rakennusjärjestyksen uudistamisella pyrimme myös sujuvoittamaan asemakaavoitusta ja edistämme hiilineutraalisuuden tavoitteita.

Vuonna 2022–2023 rakennusvalvonta osallistuu kahteen valtakunnalliseen kehityshankkeeseen, joissa testataan tietomallien käyttöä rakennuslupavaiheessa. Tavoitteena on toisaalta helpottaa lupahakijan prosesseja ja toisaalta tehostaa lupakäsittelyä. Palvelujen kehittämisen painopisteenä on hyvä sähköinen asiakaspalvelu. Tietomallien käyttöä edistetään.

Rakennusvalvonta on verkostoitunut Suomen suurimpien kaupunkien rakennusvalvontojen kanssa (ns. Topten-toiminta). Tavoitteena on yhtenäiset rakentamista koskevien säädösten ja ohjeiden toimintamallit ja tulkinnat koko maassa. Vuonna 2024 tämä on erityisen tärkeää; uusi rakentamislaki tulee voimaan vuoden 2025 alussa, mistä johtuen käytännössä kaikki rakennusvalvonnan prosessit, ohjeistukset ja toimintamallit tulee joko uusia tai vähintään päivittää.

Tietopalveluiden toiminta tukee merkittävää toimintatapa- ja tietojärjestelmämuutosta (MATTI ja Lupapiste), joka on luonut hyvän pohjan toiminnan kehittämiseksi ja digitalisaation hyödyntämiseksi. Käynnissä ollut digitaalisten toimintamallien kehittäminen jatkuu. Seuranta ja viestintää kehitetään toiminnan tueksi sekä asukkaiden tiedonsaannin ja osallistumisen helpottamiseksi. Suunnittelutyökaluja ja havainnollistamista monipuolistetaan suunnittelun laadun parantamiseksi. Tietopalvelu on mukana ajankohtaisissa lainsäädännön uudistamiseen liittyvissä kehityshankkeissa, joissa mm. testataan tietomallipohjaista kaavoitusta liittyen tulevaan valtakunnalliseen RYHTI-järjestelmään.

Toiminnan keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen

Ilmastomuutoksen kiihtyminen ja Euroopassa käytävän sodan seuraukset vaikuttavat voimakkaasti tulevaan suunnittelukauteen. Toimialan ja palvelualueen tehtävillä on keskeinen rooli näihin liittyvien uhkien torjumisessa ja ratkaisemisessa sekä vaikutuksiin varautumisessa. Samoin kansainvälinen toimintaympäristö ja siinä tapahtuvat muutokset näkyvät suoraan Vantaan elinkeinoelämässä ja kaupungin kasvussa sekä niiden kautta suunnittelussa ja rakentamisessa.

Toimintamme tavoitteita ovat olleet mm. kaupungin vahva kasvu ja lentokentän toimintaedellytysten varmistaminen ja kehittäminen. Aviapoliksen kehityksen ylläpitäminen edellyttää uusia innovatiivisia ratkaisuja, menetelmien ja seurannan kehittämistä sekä entistä tiiviimpää yhteistyötä sekä kaupungin sisällä että sidosryhmien kanssa. Haasteena on löytää vaikuttavimmat ja taloudellisesti kestävät

ratkaisut. Nopea kasvu tuo esille kasvun rajoja: kasvu vaatii toimia segregaaation ehkäisemiseksi ja vähentämiseksi. Ympäristön laatu on tärkeä säilyttää ja yhtenä keskeisimmistä tehtävistä on löytää keinoja vähentää luontokatoa kaupunkiympäristössä. Kaupunkiympäristön toimivuus ja kilpailukyky turvataan.

Helsingin seudun uusi MAL2023-suunnitelma valmistuu 2023. MAL-suunnitelman keskeisin näkökulma on kestävä kaupungistuminen. Sen lisäksi paneudutaan kolmeen ajankohtaiseen kärkeen: yhteiskunnan murrokseen, sosiaaliseen oikeudenmukaisuuteen ja Helsingin seutuun osana maailmaa. Kaavoituksen palveluketjua ja sen ennakoitavuutta on kehitettävä edelleen.

Suunnitelmakaudella otetaan käyttöön rakennuslaki, RYTJ-laki ja alueidenkäyttölaki sekä luonnon-suojelulaki. Lisäksi useat muut toimintaympäristöön vaikuttavat lait uudistuvat. Niiden vaikutukset näkyvät voimakkaasti palvelualueella. Kaupungin edustajat osallistuvat aktiivisesti muutosten valmisteluun ja pyrkivät ennakoimaan tulevat muutokset. Lakimuutokset edellyttävät useiden prosessien ja toimintatapojen perusteellista läpikäyntiä.

Palvelualueen toimintaympäristön muutoksia tuo tulevan rakentamislain vaatimukset digitalisoinnissa, mallintamisessa sekä valtakunnallisessa rakennetun ympäristön tietojärjestelmä hankkeessa (RYHTI-hanke), joka vaatii resurssointia.

Valtuustokauden aikana osallistutaan ja valmistaudutaan ympäristöministeriön digitaalisen kaavoituksen tietomallien ja yhteisten toimintatapojen kehittämiseen. Vantaalla tulee olla valmiudet liittyä valtakunnalliseen rakennetun ympäristön RYHTI-tietojärjestelmään vaiheittain lähivuosina. Osallistumme aktiivisesti myös muiden ministeriöiden digitaalisuutta edistäviin hankkeisiin.

Palvelualue on saanut toiminnan muutoksiin lisäresursseja. Koko toimialan uudet resurssit tukevat myös palvelualueen toimintaa. Uusien resurssien nopea hyödyntäminen vaatii esimiehiltä tukea ja suunnitelmallisuutta.

Eduskunta on hyväksynyt uuden eläinlääkintähuoltolain keväällä 2023. Lain voimaantuloa tavoitellaan vuoden 2024 aikana. Uusi laki voi aiheuttaa muutoksia kunnallisten eläinlääkäripalvelujen järjestämisessä. Vaikutuksia voi olla tuotettavien palvelujen laajuuteen ja lisäksi laki voi tuoda tullessaan nykyisen toiminnan yhtiöittämisvelvollisuuden.

Henkilöstösuunnitelma

	TP 2022	KS 2023	TA 2024
Vakituisen henkilöstön lkm	129	146	148
Määräaikaisen henkilöstön lkm	8	10	10
Henkilöstön kokonaismäärä	137	156	158

Vuodet eivät ole vertailukelpoisia keskenään järjestelmän vaihdon ja hyvinvointialueelle siirtyneiden henkilöiden takia.

Tuottavuutta ja vaikuttavuutta kuvaavat tunnusluvut

	TP 2021	TP 2022	KS 2023	TA 2024
Hyväksytyt asemakaavat kpl	14	24	30	30
Uusi asuntokerrosala k-m ²	89 880	141 821	240 000	240 000
Poikkeamispäätökset	87	73	30	30

	TP 2021	TP 2022	KS 2023	TA 2024
Kaikkien rakennuslupien kokonaisala, m ²	419 961	364 869	380 000	240 000
Aloitettut asunnot	3 420	2 033	2 300	2 000
Aloitettut rakennukset, kpl	396	543	480	350
Luvat ja ilmoitukset (ympäristöterveydenhuolto)	334	421	300	300
Tarkastusten määrä (ympäristöterveydenhuolto)	1 336	1 490	1 800	1 800
Eläinlääkärin potilaat	6 015	5 949	5 800	5 800
Ympäristöluvut, -ilmoitukset ja rekisteröinnit	174	121	130	130

14 5

KAUPUNKITILALAUTAKUNTA

Vastuhenkilö: Tero Anttila

Toimielin: Kaupunkitilalautakunta
Puheenjohtaja: Kimmo Kiljunen

Määrärahat	TP 2022	TA 2023	LTK 2024	TA 2024	TS 2025	TS 2026	TS 2027
1000 euroa							
Kaupunkitilalautakunta							
Tulot	283 108	280 164	288 636	283 636	311 725	321 718	339 824
Menot	-251 553	-224 797	-231 444	-231 903	-237 700	-243 643	-249 734
Toimintakate	31 555	55 367	57 192	51 733	74 025	78 075	90 091
Kaupunkitilalautakunta bruttoyksiköt							
Tulot	77 947	82 347	76 984	71 984	95 040	99 877	112 702
Menot	-138 470	-130 722	-133 023	-133 482	-136 819	-140 239	-143 745
Toimintakate	-60 523	-48 375	-56 039	-61 498	-41 779	-40 363	-31 043

Tuloslaskelma	TP 2022	TA 2023	LTK 2024	TA 2024
1000 euroa				
Myyntitulot	20 467	17 344	17 785	17 785
Maksutulot	16 956	21 761	20 657	20 657
Tuet ja avustukset	222	80	55	55
Muut tulot	39 746	42 712	38 012	33 012
Sisäiset tulot	556	451	476	476
Tulot yhteensä	77 947	82 347	76 984	71 984
Henkilöstömenot	-20 340	-22 167	-22 458	-22 917
Asiakaspalvelujen ostot	-40 923	-29 441	-29 500	-29 500
Muiden palvelujen ostot	-65 174	-68 078	-69 670	-69 670
Sisäisten palvelujen ostot	-514	-396	-396	-396
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-5 434	-4 921	-5 098	-5 098
Avustukset	-45	-80	-80	-80
Vuokramenot	-2 945	-2 478	-2 557	-2 557
Sisäiset tilavuokrat	-2 978	-3 109	-3 212	-3 212
Muut menot	-117	-52	-52	-52
Menot yhteensä	-138 470	-130 722	-133 023	-133 482
Toimintakate	-60 523	-48 375	-56 039	-61 498
Poistot	-47 113	-44 598	-48 763	-48 763
Vyörytykset	-3 814	-4 471	0	0
Tilikauden tulos	-111 450	-97 445	-104 802	-110 261

Toiminnan kuvaus

Kaupunkitilalautakunnan alaiseen toimintaan kuuluvat: kaupunkitilalautakunta, kadut ja puistot -palvelualue sekä kiinteistöt ja tilat -palvelualue. Näiden bruttoyksiköiden tulot ja menot yhteensä ovat valtuustoon nähden sitovia eriä. Joukkoliikenne on tehtävänä erikseen, jonka tulot ja menot ovat valtuuston hyväksymiä sitovia eriä. Kaupunkitilalautakunnan alaisia nettobudjetoituja yksiköitä ovat tilahallinta ja asuntovuokraus (osana kiinteistöt ja tilat palvelualueetta) sekä Varikko. Näiden yksiköiden sitovuustaso valtuustoon nähden on toimintakate.

14 60

Kaupunkitilalautakunta

Määrärahat	TP 2022	TA 2023	LTK 2024	TA 2024	TS 2025	TS 2026	TS 2027
1000 euroa							
Tulot	0	0	0	0	0	0	0
Menot	-107	-80	-80	-80	-82	-84	-86
Toimintakate	-107	-80	-80	-80	-82	-84	-86

Tuloslaskelma	TP 2022	TA 2023	LTK 2024	TA 2024
1000 euroa				
Myyntitulot	0	0	0	0
Maksutulot	0	0	0	0
Tuet ja avustukset	0	0	0	0
Muut tulot	0	0	0	0
Sisäiset tulot	0	0	0	0
Tulot yhteensä	0	0	0	0
Henkilöstömenot	-60	-59	-62	-62
Asiakaspalvelujen ostot	0	0	0	0
Muiden palvelujen ostot	-46	-18	-15	-15
Sisäisten palvelujen ostot	0	0	0	0
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	0	-2	-2	-2
Avustukset	0	0	0	0
Vuokramenot	-1	-1	-1	-1
Sisäiset tilavuokrat	0	0	0	0
Muut menot	0	0	0	0
Menot yhteensä	-107	-80	-80	-80
Toimintakate	-107	-80	-80	-80
Poistot	0	0	0	0
Vyörytykset	107	80	0	0
Tilikauden tulos	0	0	-80	-80

Toiminnan kuvaus

Kaupunkitilalautakunta vastaa muun muassa kaupungin rakennetun ja rakentamattoman kiinteistöomaisuuden kehittämisestä ja hallinnoinnista, maa- ja asuntopolitiikan kehittämisestä ja toteuttamisesta, kaupungille kuuluvien asumisasioiden valmistelusta, toimitilajohtamisesta sekä toimitilojen hallinnoinnista ja ylläpidosta. Lisäksi lautakunta vastaa liikenteen ja yhdyskuntatekniikan kehittämisestä, julkisen kaupunkitilan hallinnasta ja hoidosta, liikenneturvallisuustyöstä sekä kaupungin varikkotoiminnan järjestämisestä.

14 50

Kadut ja puistot

Määrärahat	TP 2022	TA 2023	LTK 2024	TA 2024	TS 2025	TS 2026	TS 2027
1000 euroa							
Tulot	25 603	27 134	27 134	27 134	33 324	33 727	34 612
Menot	-46 263	-39 613	-42 011	-42 284	-43 341	-44 425	-45 535
Toimintakate	-20 660	-12 479	-14 877	-15 150	-10 017	-10 697	-10 924

Tuloslaskelma	TP 2022	TA 2023	LTK 2024	TA 2024
1000 euroa				
Myyntitulot	7 474	4 800	5 440	5 440
Maksutulot	15 564	20 174	19 559	19 559
Tuet ja avustukset	220	80	55	55
Muut tulot	1 948	1 800	1 800	1 800
Sisäiset tulot	397	280	280	280
Tulot yhteensä	25 603	27 134	27 134	27 134
Henkilöstömenot	-10 548	-11 146	-11 915	-12 188
Asiakaspalvelujen ostot	-440	-441	-500	-500
Muiden palvelujen ostot	-26 055	-19 856	-21 054	-21 054
Sisäisten palvelujen ostot	-289	-201	-201	-201
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-3 975	-3 383	-3 570	-3 570
Avustukset	-45	-80	-80	-80
Vuokramenot	-2 523	-1 975	-2 054	-2 054
Sisäiset tilavuokrat	-2 351	-2 516	-2 623	-2 623
Muut menot	-36	-15	-15	-15
Menot yhteensä	-46 263	-39 613	-42 011	-42 284
Toimintakate	-20 660	-12 479	-14 877	-15 150
Poistot	-46 767	-44 176	-48 322	-48 322
Vyörytykset	-2 885	-3 277	0	0
Tilikauden tulos	-70 312	-59 932	-63 199	-63 472

Toiminnan kuvaus

Kadut ja puistot (Kapu) vastaa kaupungin julkisen kaupunkitilan eli katujen, torien ja puistojen suunnittelusta, rakentamisesta, kunnossapidosta, niitä koskevasta lupakäsittelystä, pysäköinninvalvonnasta sekä keskitetystä ajoneuvohallinnasta. Palvelualueeseen kuuluvat myös maa- ja metsätilat.

Palvelualue suunnittelee tai suunnitteluttaa investoinnit, laatii vuosittaiset rakentamisohjelmat sekä valmistelelee maankäyttösopimuksia. Investoinnit ja kunnossapitotyöt toteutetaan itse tai teetetään ulkopuolisilla palveluntuottajilla monituottajamallin mukaisesti.

Vesihuolto suunnitellaan ja toteutetaan yhteistyössä HSY:n kanssa sopimusperusteisesti, ja HSL:n kanssa tehdään jatkuvaa valmisteluyhteistyötä joukkoliikenneasioissa.

Hiilineutraali Vantaa 2030 asettaa vaatimuksia mm. rakentamiselle ja liikenteelle, samoin luonnon monimuotoisuuden huomioon ottaminen suunnittelussa, rakentamisessa ja kunnossapidossa. MATTI-toimintamalli ja -tietojärjestelmä tuo myös osaltaan muutoksia palvelualueen toimintaan. Toimintaa kehitetään edelleen mm. asukasyhteistyötä lisäämällä, kuten myös myönteisen erityiskohtelun ohjelma (MEK) ohjaa erityisesti suunnittelua osallistavampaan suuntaan. Helsingin seudun ja

valtion välinen MAL-sopimuskäytäntö määrittelee monipuolisesti asumisen, maankäytön ja liikkumisen tavoitteita ja toimenpiteitä, joihin kaupunki on sitoutunut. Katujen ja puistojen palvelualue tukee tavoitteiden saavuttamista tiiviissä yhteistyössä koko toimialan kanssa.

Maanrakennuskustannusten taso on pysynyt edelleen korkeana, vaikka vuoden 2022 kaltainen nousu onkin taittunut. Muun muassa bitumin hinta on noussut roimasti, mikä on lisännyt päällystyskustannuksia sekä pienentänyt korjaus- ja paikkauskohteiden laajuutta.

Palvelualueen keskeiset tavoitteet

- Vantaan ratikan allianssihankinnan valmistelu ja rakennustöiden aloittaminen
- MATTI-toimintamallien yhtenäistäminen ja tehostaminen
- Resurssiviisauden tiekartan palvelualueutta koskevien toimenpiteiden jatkaminen
- Pysäköintijärjestelmän kehittäminen
- Myönteisen erityiskohtelun ohjelman ja osallistavan budjetoinnin jatkaminen
- Omaisuudenhallinnan kehittäminen ja korjausvelan kasvun pysäyttäminen
- Kukoistavien kaupunkikeskusten julkisen kaupunkitilan toteuttaminen
- Rakentamattomien ja rakennettujen yleisten alueiden hoidon ja kunnossapidon toteuttaminen
- Osallistuminen turvallisuussuunnitelman ja sukupuolitietoisien budjetoinnin toimenpiteisiin
- Osallistuminen Vantaa 50-vuotisjuhlavuoden hankkeisiin

Vantaan kaupungin valtuusto päätti 22.5.2023 kokouksessaan Vantaan ratikan rakentamisesta. Päätöksen ehtona on valtion sitoutuminen investointikustannuksiin MAL-sopimuksen allekirjoittamisen yhteydessä. Ratikka toteutetaan kahden allianssin mallilla. Allianssihankinnan valmistelu käynnistyy vuoden 2023 lopulla ja varsinainen hankinta pyritään käynnistämään kevätkesällä 2024 valtion rahoitusosuuden varmistuttua. Kaupungin tavoite on, että rakennustyöt käynnistyisivät loppusyksystä 2024. Ratikan toteutus edellyttää myös rakennuttajaorganisaation rekrytointia ja mahdollisesti linjaorganisaation henkilöresurssien vahvistamista.

MATTI-järjestelmää kehitetään siten, että palvelualueen keskeisiä työprosesseja saadaan lisää mukaan järjestelmään. Vuoden 2024 osalta se tarkoittaa priorisoitujen kehittämiskohteiden viemistä toteutukseen jatkokehitysprojektien ja pienkehityksen puitteissa. Järjestelmän kehittäminen on jatkuvaa, ja jo käyttöön otettuja toimintoja kehitetään käyttökokemusten mukaan edelleen paremmiksi sekä luodaan tarvittaessa kokonaan uusia toiminnallisuuksia.

Vantaan kaupunkistrategian tavoitteena on hiilineutraalius vuonna 2030. Tähän tavoitteeseen pääsemiseksi kaupunginvaltuusto hyväksyi helmikuussa 2022 resurssiviisauden tiekartan päivityksen. Katujen ja puistojen palvelualue toteuttaa em. tiekarttaa omalta osaltaan esim. kehittämällä kestävien liikennemuotojen osuutta, monipuolistamalla lähiliikunta- ja virkistysmahdollisuuksia, vähentämällä kaupungin infrarakentamisessa syntyviä CO₂-päästöjä mm. rakentamisessa syntyvien masojen koordinoinnilla sekä hyödyntämällä kierrätysmateriaaleja entistä enemmän. Lisäksi omassa toiminnassa sekä urakoinnissa noudatetaan valtakunnallisessa Green Deal -sopimuksessa sovittuja ajoneuvojen ja työkoneiden päästötavoitteita.

Liikkumista kehitetään monipuolisesti kaikkien kulkumuotojen osalta tiiviissä yhteistyössä koko toimijakentän (valtio, Helsingin seutu, kaupunki, yritykset, liikkujat) kanssa. Pyöräilyä edistetään rakentamalla pyöräilyn laatukäytäviä sekä kehittämällä pyöräpysäköintiä ja kaupunkipyöräjärjestelmää. Vähäpäästöistä liikennettä edistetään mm. edesauttamalla henkilöautojen latauspisteiden rakentamista. Kaupungin oma kalusto käyttää polttoaineena mahdollisuuksien mukaan biodieseliä ja työautoiksi hankitaan joko täysin sähköisiä tai hybridisiä henkilöajoneuvoja. HSL bussiliikenteen tarvitsemaa latausinfraa suunnitellaan ja toteutetaan tarpeen mukaan yhteistyössä HSL:n kanssa.

Resurssiviisaampia ja vähähiilisimpiä rakennusmateriaaleja ja ratkaisuja edistetään aktiivisesti. Keihäänkärkenä uusien mahdollisuuksien kartoittamisessa toimii ratikkahanke. Myös maa- ja metsätiloilla on tärkeä rooli mm. hiilinielujen kehittämisessä. Resurssiviisauden saavuttaminen edellyttää luonnollisesti koko toimialan yhteistä tahtotilaa.

Palvelualue seuraa uusien mikroliikkumispalvelujen kuten kaupallisten sähköpotkulautojen kehittämistä edelleen yhdessä toimijoiden ja muiden kaupunkien kanssa, jotta niistä saadaan mahdollisimman toimiva ja turvallinen ratkaisu kaikille osapuolille.

Luontokatoa pyritään hillitsemään mm. vähentämällä ja myöhentämällä pientareiden ja niittyjen niittoja. Ohjeistus on laadittu vuoden 2022 aikana ja sitä tarkistetaan tarvittaessa ennen niittokautta 2024. Myös puukompensaatiota edistetään.

Vuonna 2024 jatketaan pysäköinnin kehittämissuunnitelman 2020–2025 hyväksytyjä toimenpiteitä. Kivistön ja Kaskelanrinteen pysäköintikokeilua jatketaan.

Aikaisemmin Myönteiseen erityiskohteluun (MEK) sisältynyt osallistuva budjetointi laajenee suuraluekohtaisesta toiminnasta koko kaupunkia koskevaksi.

Kukoistavien kaupunkikeskusten julkisen kaupunkitilan laadulla on suuri merkitys kuntalaisten viihtyisyyteen sekä alueiden elin- ja vetovoimaan. Kadut ja puistot osallistuu aktiivisesti keskuksien hankkeiden suunnitteluun, toteuttaa infran oikea-aikaisesti ja kunnossapitää julkista kaupunkitilaa laatuvaatimusten mukaisesti. Keskusta-alueiden suunnittelussa korostuu liikkumismuotona erityisesti jalankulku ja pysäköintiin käytettävän rajallisen tilan käyttäminen tehokkaasti.

Kaupunginhallitus hyväksyi marraskuussa 2021 Vantaan kaupungin turvallisuussuunnitelman vuosille 2022–2025. Toimintaympäristöarvion perusteella suunnitelmaan on valittu neljä teemaa: lähisuuhdeväkivalta, päihteet, nuoriso ja liikkumisen turvallisuus. Teemojen sisällä on valittu painopistealueet ja toimenpiteet.

Katujen ja puistojen palvelualueen vastuulla on erityisesti liikkumisen turvallisuus. Painopistealueita ovat liikenneympäristön turvallisuus, joukkoliikenteen turvallisuus sekä asenteet ja osallistaminen. Liikenneturvallisuutta parannetaan esimerkiksi vaikuttamalla ajonopeuksiin sekä etenkin kävelijöiden kadun ylitysten turvallisuuteen. Toimenpiteinä ovat muun muassa nopeusrajoitukset ja nopeusnäytöt, suojakorokkeet ja hidasteet, kiertoliittymät, liikennevalot ja automaattinen kameravalvonta.

Joukkoliikenteen turvallisuuden kannalta olennaista on koko matkaketjun turvallisuus. Joukkoliikenteen turvallisuuspuutteet voivat kohdistua niin liikennevälineisiin kuin esimerkiksi asemille, terminaalihin tai kaduille. Usein kyse on väkivallan pelosta ja turvattomuuden tunnetta esiintyy erityisesti asemilla. Joukkoliikenteen turvallisuuden kehittäminen edellyttää tiivistä yhteistyötä Vantaan joukkoliikenteen eri toimijoiden kuten HSL ja Väylä-virasto kesken.

Vantaalla toteutettavaa liikenneturvallisuustyötä koordinoidaan ja edistetään poikkihallinnollisessa liikenneturvallisuustyöryhmässä.

Asemanseutujen turvallisuuden parantaminen on kaupunkiympäristön toimialan sukupuolitietoisien budjetoinnin hankkeena. Kolmas asemaseutu käynnistyy 2024.

Katujen ja puistojen palvelualue osallistuu Vantaan 50-vuotisjuhliin toteuttamalla Kaupunkiympäristön toimialan vastuulla olevia hankkeita ja tapahtumia mm. kukkien ja puiden istutuksia.

Toiminnan keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen

- MATTI-vision toteuttaminen
- Ratikan toteuttamisen organisointi ja käynnistäminen
- Infran omaisuudenhallinnan tehostaminen

Vuonna 2024 Matin kehittämistä jatketaan jatkokehitysprojektin sekä pienkehitysten avulla. Pienkehityksessä panostetaan mm. prosessien tehostamiseen automaatioiden avulla sekä suunnittelun ja rakentamisen aikaisten tietomalliaineistojen tiedonhallinnan selkeyttämiseen.

Järjestelmäkehityksen lisäksi muutetaan toimintatapoja, jotta alustan mahdollisuuksia ja tietoja voidaan hyödyntää parhaalla mahdollisella tavalla. Viimeisetkin päällekkäiset toiminnot siirretään

MATTI-kokonaisuuteen, prosessien sujuvuutta tehostetaan ja kenttätöitä vahvistetaan mobiilisovellusten käytön lisäämisellä sekä koneällyn hyödyntämisellä. Tämä vaatii yhteistä sopimista ja ymmärrystä keskitetyn tietojärjestelmän tiedonhallinnasta omassa työssä ja yhteistyössä muiden kanssa. Esihenkilöiltä edellytetään muutosjohtajuutta, ja koko henkilökunnan kouluttautumista uusien toimintatapojen juurruttamiseksi. Esihenkilöosaamista vahvistetaan edelleen valmentavan suorituksen johtamisen suuntaan.

Myös kumppanuuksia hyödynnetään ja palvelut tuotetaan edelleen kustannustehokkaasti omaa työtä ja ostopalveluita yhdistäen. Asukkaat, työntekijät ja erilaiset sidosryhmät otetaan entistä aktiivisemmin mukaan suunnittelemaan, tekemään ja arvioimaan yhteisiä asioita. MATTI-toimintamalli tukee osaltaan valmentavaa johtamistapaa, jossa kaupunginvaltuuston hyväksymä kaupunkistrategia jalkautuu entistä paremmin ja työntekijät enenevässä määrin johtavat itseään.

Rakentamisen palveluyksikköön on kesällä 2023 perustettu uusi omaisuudenhallinnan vastuualue, joka vastaa mm. MATTI-hankkeeseen kerätyn infran ominaisuustietojen rikastamisesta ja tiedon hyödyntämisestä mm. ohjelmointiprosesseissa ja toisaalta myös MATTI-toiminnanohjausjärjestelmän kehittämisestä. Tavoitteena on tehostaa julkisen kaupunkitilan omaisuudenhallintaa ISO 55000 standardien mukaisesti. Vastuualueelle kootaan palvelualueen eri yksiköistä henkilöt, joiden tehtävänkuvaaan omaisuudenhallinta liittyy jollain tavalla. Vastuualueen tehtäviin kuuluu mm. katujen ja puistojen palvelualueen rakennetun ympäristön omaisuuden elinkaaren hallinta ja omaisuustiedon ylläpidon koordinointi sekä MATTI-toiminnanohjausjärjestelmän kehittäminen ja käytön edistäminen sekä kehitystiimin toiminnan koordinointi. Omaisuudenhallinnan tehostamista varten laaditaan omaisuudenhallintastrategia ja -suunnitelma. Omaisuudenhallintasuunnitelman yksi ilmentymä on dynaaminen 5-vuotissuunnitelma infran uudisrakentamiseen, saneerauksiin ja korvausinvestointeihin.

Näköpiirissä olevat kaupungin investointimäärärahat ja palvelualueen suunnitteluttamis- ja rakentamisesurssit pysyvät hyvin rajallisina mm. akuutin työvoimapulan vuoksi, mutta omaisuudenhallintasuunnitelmaan perustuvalla pitkäjänteisellä toteutusohjelmalla on mahdollista hillitä katujen ja puistojen korjausvelan kasvua ja paremmin perustella tulevaisuuden määräraha- ja resurssitarpeita ajantasaisen MATTI-tiedon perusteella.

Vantaan ratikan rakentamispäätöksen myötä ratikan rakentamisorganisaation valmistelu on aloitettu ja rakentamisorganisaation on määrä olla koottuna vuoden 2024 aikana. Vantaan ratikka rakennetaan allianssimallilla. Allianssikumppanit valitaan vuoden 2024 aikana. Tavoitteena on, että ratikan rakentaminen aloitetaan syksyllä 2024.

Henkilöstösuunnitelma

	TP 2022	KS 2023	TA 2024
Vakituisen henkilöstön lkm	246	270	276
Määräaikaisen henkilöstön lkm	29	50	50
Henkilöstön kokonaismäärä	275	320	326

Vuodet eivät ole vertailukelpoisia keskenään järjestelmän vaihdon ja hyvinvointialueelle siirtyneiden henkilöiden takia.

Tuottavuutta ja vaikuttavuutta kuvaavat tunnusluvut

	TP 2021	TP 2022	KS 2023	TA 2024
Liikenneväylien ylläpito €/m ²	1,90	1,91	2,00	2,20
Rakennetun katuvihreän ylläpito (€/m ²)	0,30	0,30	0,30	0,35
Rakennetut puistot (R-kunnossapitoluokka) kunnossapito €/m ²	0,55	0,57	0,60	0,65
Maanläjitysalueille tuodut kuormat (kpl/a)	58 877	56 861	58 000	56 000
Korjausvelka 75 % (t€)	220 000	-	220 000	250 000

14 51

Joukkoliikenne

Määrärahat	TP 2022	TA 2023	LTK 2024	TA 2024	TS 2025	TS 2026	TS 2027
1000 euroa							
Tulot	12 502	12 117	11 954	11 954	12 133	12 315	12 500
Menot	-64 807	-62 300	-62 500	-62 500	-64 063	-65 664	-67 306
Toimintakate	-52 305	-50 183	-50 546	-50 546	-51 929	-53 349	-54 806

Tuloslaskelma	TP 2022	TA 2023	LTK 2024	TA 2024
1000 euroa				
Myyntitulot	12 502	12 117	11 954	11 954
Maksutulot	0	0	0	0
Tuet ja avustukset	0	0	0	0
Muut tulot	0	0	0	0
Sisäiset tulot	0	0	0	0
Tulot yhteensä	12 502	12 117	11 954	11 954
Henkilöstömenot	0	0	0	0
Asiakaspalvelujen ostot	-40 483	-29 000	-29 000	-29 000
Muiden palvelujen ostot	-24 324	-33 300	-33 500	-33 500
Sisäisten palvelujen ostot	0	0	0	0
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	0	0	0	0
Avustukset	0	0	0	0
Vuokramenot	0	0	0	0
Sisäiset tilavuokrat	0	0	0	0
Muut menot	0	0	0	0
Menot yhteensä	-64 807	-62 300	-62 500	-62 500
Toimintakate	-52 305	-50 183	-50 546	-50 546
Poistot	0	0	0	0
Vyörytykset	0	0	0	0
Tilikauden tulos	-52 305	-50 183	-50 546	-50 546

Toiminnan kuvaus

Koronapandemian arvioidaan muuttaneen matkustamista pysyvästi ja tämä näkyy erityisesti työmatkaliikenteessä ja ruuhka-aikojen matkustusmäärissä. Vuoden 2023 lipputulon HSL ennustaa olevan 369 milj. euroa ja matkustajamääräennuste on 351 milj. nousua. Vuonna 2024 HSL tavoittelee 383 milj. euron lipputulon ja 380 milj. nousua. Vuonna 2019 lipputulot olivat 383 milj. euroa ja matkustajamäärä 397 milj. nousua.

HSL:n talousarvioennusteen mukaan Vantaan osuus lipputulosta vuonna 2024 on 59,1 milj. euroa, joka on 96 prosenttia vuoden 2019 toteutuksesta. HSL:n kustannusarvio on 912 milj. euroa, Vantaan osuus on arviolta 129 milj. euroa. HSL:n arvioidaan saavan tukia 12,0 milj. euroa, josta Vantaan osuus on 2,1 milj. euroa. HSL arvioi, että vuoden 2023 lopussa HSL-kuntien yhteenlaskettua HSL-ylijäämää on kertynyt 49,2 milj. euroa, josta Vantaan osuus on 14,9 milj. euroa. HSL esittää, että vuosina 2024–2025 kertyneitä ylijäämiä käytetään joukkoliikenteen kehittämiseen. HSL:n arvioidaan laskuttavan Vantaalta noin 68,2 milj. euroa, jolloin Vantaan maksaa joukkoliikenteen kuluista noin 53 prosenttia, joka ei ole omistajaohjaustavoitteiden mukainen. Loput kulut katetaan lipunmyyntituloilla ja avustuksilla.

Vantaa on myötämielinen joukkoliikenteen kehittämiseen, mutta kehittämisen tulee tapahtua HSL:n, kuntien, kuntalaisten ja yritysten välisessä yhteistyössä.

Palvelualueen keskeiset tavoitteet

Katujen ja puistojen palvelualue edistää kestävästä liikkumisesta ja resurssiviisautta osana hiilineutraalin kaupungin tavoittelua. Joukkoliikenteen kehittäminen ja matkustajamäärän lisääminen taloudellisten reunaehtojen puitteissa edistävät tavoitteita. Vantaa edistää lipunhintojen pysymistä kohtuullisena. Vantaa edistää HSL:n sähköbussistrategian mukaisia tavoitteita omalta osaltaan. Lähivuosina Vantaalla tulee aloittamaan useita sähköbussilinjoja ja kaupunki huolehtii mahdollisten latausjärjestelmien toteuttamisesta bussiterminaaleihin. Ympäristötavoitteiden lisäksi toimiva joukkoliikenne mahdollistaa sujuvan liikkumisen myös niille, jolle auton käyttö ei ole mahdollista eli joukkoliikenne on keskeinen liikkumisen tasa-arvon parantaja. Vantaa toivoo HSL:n luovan mittariston, jonka avulla voidaan seurata tasa-arvon edistymistä joukkoliikenteessä niin iän, sukupuolen kuin asuinalueen perusteella. Mittariston avulla pyritään myös parantamaan joukkoliikenteen kannattavuutta sekä tarjoamaan linjoja, jotka vastaavat paremmin vantaalaisten liikkumistarpeita.

Toiminnan keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen

Koronapandemia heikensi voimakkaasti joukkoliikenteen käyttöä ja siten lipputuloja, edellyttäen sopeutustoimia linjastotarjonnassa. Joukkoliikennetarjonta pidettiin kuitenkin hyvällä tasolla liikkumistarpeiden turvaamiseksi ja tavoitteena vuodelle 2023 oli saada matkustajamäärät lähelle pandemiaa edeltävää tasoa. Matkustajamäärät 2023 ovat noin 15 prosenttia pienempiä kuin 2019, mutta eri linjojen ja kuntien matkustajamäärät ovat toipuneet eri tahtiin. Esimerkiksi bussien seutulienteessä on ollut enemmän matkustajia kuin vuonna 2019.

Viime vuosina Vantaan joukkoliikenteeseen on aiheutunut suuria muutoksia mm. uusien linjasto-suunnitelmien mukaisten runkolinjojen liikennöinnin myötä. Koronapandemian uskotaan muuttaneen pysyvästi työntekoa ja siten matkustuskäyttäytymistä. Etätöiden lisääntyessä ruuhkahuippujen madaltuminen mahdollistaa tehokkaamman joukkoliikenteen suunnittelun. Toisaalta vapaa-ajan matkojen merkityksen kasvu edellyttää joukkoliikenteeltä parempaa palvelutasoa ja monipuolisuutta myös iltaisin ja viikonloppuisin. Linjastomuutosten vaikutuksia, asiakaskokemuksen muutoksia ja liikenteen toimivuuden kehittymistä seurataan tarkasti yhteistyössä HSL:n kanssa.

Kuusijärvi ja Sipoonkorpi ovat suosittuja ulkoilualueita Itä-Vantaalla. Kuusijärven saavutettavuutta parannettiin kesäkaudella 2023 linjalla 712, joka liikennöi Kuusijärven ja Tikkurilan välillä. Sipoonkorven saavutettavuutta vuoden 2023 kesällä parannettiin Hop-On Hop-Off-bussilla, joka kulkee Sipoonkorven, Nikkilän, Tikkurilan ja Mellunmäen välillä. Linjojen käyttöä seurataan.

HSL:n joukkoliikenteen palvelutasomäärittely uudistetaan lähivuosina. Uudistuksessa huomioidaan Vantaan pientaloalueiden mm. Ylästön ja Nikinmäen joukkoliikenteen palvelutason kehittäminen huomioiden mm. kutsuliikenteen ja palvelulinjojen tarjoamat mahdollisuudet sekä liityntäyhteydet raideliikenteeseen.

Joukkoliikenteen osalta korostuu yhä enemmän matkaketjuajattelu. Erityisesti runkolinjojen pysäkkien laatutasoa parannetaan ja niille lisätään runkolukittavia pyörätelineitä helpottamaan pyöräilyn ja joukkoliikenteen yhdistämistä. Myös kaupunkipyörät täydentävät joukkoliikennettä tarjoamalla hyvän liikkumisratkaisun pysäkille tai pysäkiltä määränpäähän. Lähivuosina kaupunkipyörät siirtyvät HSL:n vastuulle seuraavan hankinnan yhteydessä.

Vuokrattavat sähköpotkulaudat ovat yleistyneet Vantaalla. Sähköpotkulautojen käyttöä, pysäköintiä ja ohjeistuksia kehitetään yhteistyössä pääkaupunkiseudun kuntien, yritysten ja asukkaiden kanssa, jotta sähköpotkulautojen aiheuttamia vaaratilanteita ja haittoja muille tienkäyttäjillä saadaan vähennettyä.

Vantaan kaupungin valtuusto päätti 22.5.2023 kokouksessaan, että Vantaan ratikka rakennetaan. Päätös on ehdollinen ja vaatii valtion sitoutumista investointikustannuksiin. Ratikan aiheuttamat muutokset bussiliikenteeseen sekä rakennusvaiheen poikkeusjärjestelyt tulee suunnitella hyvissä

ajoin. Valmistuessaan ratikka parantaa olennaisesti paitsi joukkoliikenteen esteettömyyttä ja laatua myös sen varren kävelyn ja pyöräliikenteen olosuhteita.

Tuottavuutta ja vaikuttavuutta kuvaavat tunnusluvut

	TP 2021	TP 2022	KS 2023	TA 2024
Joukkoliikenteen matkustajamäärä (nousua/arkivrk)	99 600	126 126	120 000	130 000

14 52

Varikko

Määrärahat	TP 2022	TA 2023	LTK 2024	TA 2024	TS 2025	TS 2026	TS 2027
1000 euroa							
Tulot	7 313	5 447	5 547	5 547	5 670	5 796	5 925
Menot	-6 212	-4 987	-5 098	-5 098	-5 225	-5 356	-5 490
Toimintakate	1 101	460	449	449	445	440	435

Tuloslaskelma	TP 2022	TA 2023	LTK 2024	TA 2024
1000 euroa				
Myyntitulot	0	0	0	0
Maksutulot	0	0	0	0
Tuet ja avustukset	0	0	0	0
Muut tulot	921	1 539	1 559	1 559
Sisäiset tulot	6 392	3 909	3 989	3 989
Tulot yhteensä	7 313	5 447	5 547	5 547
Henkilöstömenot	-676	-765	-752	-752
Asiakaspalvelujen ostot	0	0	0	0
Muiden palvelujen ostot	-1 138	-726	-796	-796
Sisäisten palvelujen ostot	-601	-550	-550	-550
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-1 642	-1 074	-1 118	-1 118
Avustukset	0	0	0	0
Vuokramenot	-1 611	-1 282	-1 302	-1 302
Sisäiset tilavuokrat	-390	-470	-459	-459
Muut menot	-154	-120	-120	-120
Menot yhteensä	-6 212	-4 987	-5 098	-5 098
Toimintakate	1 101	460	449	449
Poistot	-1 144	-1 289	-1 725	-1 725
Vyörytykset	-440	-505	0	0
Tilikauden tulos	-484	-1 334	-1 276	-1 276

Toiminnan kuvaus

Varikko on osa Kaupunkiympäristön toimialaan kuuluvaa kadut ja puistot palvelualueetta, joka kaupungin sisäisenä nettobudjetoituna palveluyksikkönä tuottaa ajoneuvo- ja konepalveluja kaupungin sisäisiin tarpeisiin kaikille toimialoille.

Henkilö- paketti- ja kevytkuorma-autot hankitaan leasingrahoituksella, mikä mahdollistaa kaluston keski-ikänsä pitämisen taloudellisesti tarkoituksenmukaisena. Erikois- ja raskaskalusto hankitaan pääsääntöisesti investointimäärärahalla.

Korjaamotoiminnassa keskitytään työkoneiden ja raskaan kaluston akuuttikorjauksiin sekä lisälaitteiden ja sesonkikoneiden kausihuoltoon ja korjauksiin.

Kalustohankinnoissa sekä korjaamotoiminnassa varaudutaan uusien puhtaiden ajoneuvotekniikoiden yleistymiseen sekä kasvaviin infran laatuvaatimuksiin.

Puhtaiden ajoneuvojen direktiivin kansallinen lainsäädäntö astui voimaan elokuussa 2021. Lain tarkoituksena on lisätä nolla- ja vähäpäästöisten ajoneuvojen osuutta ajoneuvo- ja kuljetuspalveluhankinnoissa. Kaupunki on myös liittynyt Päästöttömät työmaa - Green Deal -sopimukseen, jonka tavoitteena on vähentää työmailla syntyviä päästöjä lisäämällä vähäpäästöisten työkoneiden osuutta rakennustyömailla. Ajoneuvojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimukset lisäävät kaluston hankintakustannuksia.

Ajoneuvo- ja konekaluston pitkät toimitusajat (noin 9–16 kk) vaikeuttavat investointiohjelman toteuttamista vuositasona. Korjauspalveluiden, varaosien ja tarvikkeiden hinnannousu lisäävät kaluston ylläpitokustannuksia. Korjauspalveluiden saatavuus ja korjausajat ovat myös pidentyneet, johtuen työvoimapulasta sekä varaosien heikosta saatavuudesta.

Palveluyksikön keskeiset tavoitteet

Ajoneuvo-, kone- ja lisälaittekalustolla on merkittävä rooli kaupungin palvelutuotannon sekä poikkeusoloihin varautumisen kannalta. Tavoitteena on tukea kaupungin muita yksiköitä heidän palvelutuotannossaan asiakaslähtöisesti, taloudellisesti, tehokkaasti ja ympäristöystävällisesti sekä toimia asiantuntijana erilaisissa ajoneuvoihin liittyvissä asioissa. Kaikkien toimialojen ajoneuvo- ja konetarpeet pyritään täyttämään.

Kalustohankinnat tehdään tiiviissä yhteistyössä käyttäjien kanssa, millä varmistetaan niiden soveltuvuus käyttötarkoitukseen, monikäyttöisyys sekä hyvä ympärivuotinen käyttöaste. Kaupungin ajoneuvojen yhteiskäyttöä edistetään mm. hankkimalla yhteiskäyttösovellutuksella varustettuja ajoneuvoja. Ajoneuvojen paikannilaitteet mahdollistavat toimintojen ja raportoinnin kehittämisen sekä ajoneuvojen käyttöasteen tehostamisen.

Vantaalla kaupungin omasta toiminnasta aiheutuvia liikenteen kasvihuonekaasu- ja hiukkaspäästöjä pyritään vähentämään kiinnittämällä erityistä huomiota kalustohankintojen yhteydessä niiden ympäristövaikutuksiin sekä edistämään vähäpäästöisten ajoneuvojen ja vaihtoehtoisen polttoaineiden käyttöä. Ajoneuvoa hankittaessa valitaan aina käyttötarkoitukseen soveltuva mahdollisimman ympäristöystävällinen vaihtoehto. Tavoitteena on, että vähintään puolet kaupungin käytössä olevista ajoneuvoista toimii vaihtoehtoisilla käyttövoimilla tai uusiutuvilla polttoaineilla resurssiviisauden tiekartan mukaisesti. Hankittaville ajoneuvoille on laadittu kaupunkitasoiset päästökriteerit, joita päivitetään kaluston kilpailutuksen yhteydessä.

Toiminnan keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen

Varikkotoimintojen osalta jatketaan nykyistä keskitettyä ajoneuvojen hankinnan ja hallinnoinnin mallia. Korjaamo keskittyy pääsääntöisesti työkoneiden ja raskaan kaluston akuuttikorjauksiin sekä lisälaitteiden ja sesonkikoneiden kausihuoltoon. Koulutuksella lisätään henkilöstön osaamista uusien ajoneuvotekniikoiden osalta. Autonasentajien rekrytointi on osoittautunut vaikeaksi.

Tuottavuutta ja vaikuttavuutta kuvaavat tunnusluvut

	TP 2021	TP 2022	KS 2023	TA 2024
Varikko, polttoaineen kulutus (l/ajoneuvo/v)	1 441	1 382	1 440	1 530

14 30

Kiinteistöt ja tilat

Määrärahat	TP 2022	TA 2023	LTK 2024	TA 2024	TS 2025	TS 2026	TS 2027
1000 euroa							
Tulot	39 842	43 096	37 896	32 896	49 582	53 834	65 590
Menot	-27 291	-28 729	-28 432	-28 618	-29 333	-30 066	-30 818
Toimintakate	12 550	14 367	9 464	4 278	20 249	23 768	34 772

Tuloslaskelma	TP 2022	TA 2023	LTK 2024	TA 2024
1000 euroa				
Myyntitulot	491	427	391	391
Maksutulot	1 391	1 587	1 098	1 098
Tuet ja avustukset	2	0	0	0
Muut tulot	37 799	40 912	36 212	31 212
Sisäiset tulot	159	171	196	196
Tulot yhteensä	39 842	43 096	37 896	32 896
Henkilöstömenot	-9 731	-10 962	-10 481	-10 666
Asiakaspalvelujen ostot	0	0	0	0
Muiden palvelujen ostot	-14 750	-14 904	-15 101	-15 101
Sisäisten palvelujen ostot	-225	-196	-196	-196
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-1 459	-1 536	-1 527	-1 527
Avustukset	0	0	0	0
Vuokramenot	-421	-502	-502	-502
Sisäiset tilavuokrat	-627	-593	-588	-588
Muut menot	-80	-38	-38	-38
Menot yhteensä	-27 291	-28 729	-28 432	-28 618
Toimintakate	12 550	14 367	9 464	4 278
Poistot	-346	-422	-441	-441
Vyörytykset	-1 037	-1 274	0	0
Tilikauden tulos	11 167	12 671	9 023	3 837

Toiminnan kuvaus

Kiinteistöt ja tilat -palvelualue vastaa Vantaan toimitiloista sekä asumisen, kiinteistöjen ja maanhallinnan palveluista. Palvelualueen muodostaa kolme yksikköä: Mittaus- ja geopalvelut, Toimitilajohtaminen sekä Kiinteistöhallinta ja asuminen.

Mittaus- ja geopalvelut vastaa laissa säädetyistä asemakaava-alueen kiinteistöinsinöörin tehtävistä, kaupungin kartta- ja paikkatietoaineistoista sekä niiden ylläpito- ja katselupalveluista, rakennustyön valvontamittauksista, erilaisista maastomittauksista, maaperätutkimuksista ja kaupungin tarvitsemista geoteknisistä suunnittelu- ja asiantuntijapalveluista.

Toimitilajohtaminen vastaa toimitilaratkaisujen tuottamisesta kaupungin toimialoille, kiinteistöjen kunnossapidosta sekä hoidon ja ylläpidon järjestämiseen liittyvistä tehtävistä. Rakentamisen investiohjelman ja toimitilahankkeet valmistellaan yhteistyössä toimialojen kanssa. Kiinteistönhoidon operatiivisista tehtävistä vastaa ensisijaisesti Vantaan tilapalvelut Vantti Oy kiinteistöhoitosopimuksen mukaisesti.

Kiinteistöhallinta ja asuminen vastaa kaupungin maa- ja asuntopoliitiikan hoitamisesta, asumisen viiranomaistehtävistä, maanhankinnasta ja maanluovutuksesta, kiinteistökehityksestä, asuntovuokrauksesta ja toimitilojen hallinnasta ja vuokrauksesta sekä näihin liittyvistä asiakkuuksista. Osa yksiköstä on nettobudjetoinnin piirissä (ks. kohta 14.32).

Palvelualueella on kaupunkistrategian kukoistavien kaupunkikeskustojen koordinoitirooli. Palvelualue noudattaa osaltaan tuloksellisen elinkeinopoliitiikan linjauksia edistämällä työpaikka-alueiden kehittymistä sekä markkinoimalla ja luovuttamalla tontteja asunto-, palvelu- ja työpaikkarakentamiseen. Ympäristö- ja energia-asioiden kehittäminen ja toimeenpano liittyy oleellisesti palvelualueen perustehtäviin resurssiviisauden tiekartan ja sen toteuttamissuunnitelman mukaisesti.

Palvelualueen keskeiset tavoitteet

Palvelualueen päätavoitteet liittyvät ensisijaisesti maa- ja asuntopoliittisten linjausten, kiinteistöjohtamisen linjausten ja resurssiviisauden tiekartan toteuttamiseen sekä kaupunkikeskusten kehittämiseen.

Elinkeinokehittämisen rinnalla on tärkeää kehittää Vantaata vetovoimaisena asumisen kaupunkina. Kerrostalovaltaisen asuntotuotannon rinnalla pientalorakentamisen edistämistä jatketaan vetovoimatekijänä.

Vantaan kärkihankkeet ovat merkittävää panostusta kaupunkikehittämiseen. Kiinteistökehittäminen etenee erityisesti Vantaan ratikan suunnittelun ja toteutuksen kanssa rinnan. Tikkurilan osaamiskampus viedään toteutusvaiheeseen ja Myyrmäen kaupunkikulttuuritalon hankevalmistelua jatketaan. Kuusijärven ulkoilualueen täydennysrakentaminen etenee vaiheittain. Tavoitteena on siirtyä hallintomalliin, jossa Kuusijärven palvelujen hallinnointi ja johtaminen keskitetään kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinnin toimialalle sekä kiinteistöjohtaminen kaupunkiympäristön toimialalle. Tilahallintaan muodostetaan kustannuspaikka, jonne kohdennettavissa olevat Kuusijärven kiinteistönpitoon kuuluvat tulot ja menot keskitetään.

Hiilineutraalisuutta tavoitellaan resurssiviisauden tiekartan ja sen toteuttamissuunnitelman määrittelemien toimenpitein kaikissa palvelualueen ydintoiminnoissa mm. vähentämällä energiankulutusta ja lisäämällä uusiutuvan energian osuutta sekä edistämällä vähähiilistä rakentamista sekä rakennuttamisessa että tontinluovutuksessa. Kiertotalouteen liittyvää osaamista ja yhteistyötä kiertotalouden toimijoiden kanssa vahvistetaan edelleen. Kaikissa hankinnoissa parannetaan hankintojen ekologista vaikuttavuutta. Kaupunki tukee ja edistää erilaisia konkreettisia hiilineutraalisuutta edistäviä hankkeita, kuten esimerkiksi aurinkopaneelien käyttöä ja puurakentamista eri rakennuskohteissa.

Vantaa kehittää voimakkaasti kaupunkikeskustojaan. Hyvät keskustat ovat tilallisesti ja toiminnallisesti intensiivisiä sekä turvallisia kaikille lapsista varttuneeseen väkeen asti. Julkiset rakennukset ja niiden toiminta rikastuttavat kaupunkielämää. Keskustan yleisilme on viihtyisä, siisti ja turvallinen. Kaupunkikulttuuria palvelevia tiloja toteutetaan palveluverkko- ja investointisuunnitelman mukaisesti. Muiden hankkeiden yhteydessä tutkitaan mahdollisuuksia toteuttaa kaupunkikulttuuria monipuolisesti palvelevia joustavia tiloja. Koulujen ja muiden tilojen suunnittelussa huomioidaan jo muutuvat tarpeet. Julkisten rakennusten monikäyttöisyyttä mm. asukkaiden kohtaamispaikkoina vahvistetaan.

Toiminnan keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen

Toimitilarakentaminen jatkuu edelleen vilkkaana rakentamisen suhdanteista riippumatta. Lisääntyneet kiinteistö- ja maaomaisuuden hallinnan ja rakennuttamisen tehtävät sekä palvelualueetta koskevien kaupunkitasoisten tavoitteiden ja toimenpiteiden toimeenpano vaati lisäresursseja, mikä on pyrittävä ottamaan huomioon henkilöstösuunnitelmassa. Olemassa olevan henkilöstön osaamisen ylläpitäminen ja esimiestaitojen tukeminen mm. täydennyskoulutuksin ja valmennuksin on edelleen tärkeää ja toimialalla on käynnissä mm. esihenkilöiden valmentavan johtamisen koulutus. Toimintaprosessien tarkistaminen jatkuu ja tietojärjestelmiä pyritään hyödyntämään entistä tehokkaammin.

Kaikista merkittävistä toimitilahankkeista kerätään palaute toimitilaprosessien ja asiakastyytyvyyden parantamiseksi. Toimitilojen hallinnointia ja tilajärjestelyjä kehitetään vakaakäytössä olevien tilojen käyttöasteen parantamiseksi, yhteiskäytön ja yhteisöllisyyden edistämiseksi sekä kiinteistöjen ylläpidon tehostamiseksi. Synergiamahdollisuudet tutkitaan ja hyödynnetään palveluverkkosuunnittelussa, esiselvitysten yhteydessä ja toimitilahankkeiden valmisteluvaiheessa.

Asuntomarkkinoiden tilanne on erittäin haastava heikon kysynnän vuoksi ja uusia asuntoprojekteja on aloitettu viime vuosiin verrattuna poikkeuksellisen vähän Vantaalla ja koko seudulla. Tästä syystä myös tonttikysyntä on hyvin heikkoa ja maanmyynnin tavoitteiden saavuttaminen on erittäin haastavaa vuonna 2024. Rakentamisen nopea väheneminen näkyy suoraan mittaus- ja geopalvelujen tilaustöiden ja palvelumaksutuottojen vähenemisenä.

Tonttivarantoa pyritään kasvattamaan kaavoittamalla uusia yritys- ja asuntoprojekteja. Erityisesti yritystonttien lisääminen on tärkeä tavoite, koska niiden kysyntä on ollut vaikeassa markkinatilanteessa paljon asuntoprojekteja tasaisempaa ja sopivista yritystontteista on Vantaalla pulaa.

Henkilöstön osaamista ja yleistä tietojärjestelmien hyödyntämiseen ja kehittämiseen liittyvää osaamista lisätään erillisen koulutus suunnitelman mukaisesti. Sisäisiä prosesseja kehitetään digitalisointia hyödyntäen ja vastuunjako tarkistetaan. Toimitilojen käyttöä tukevien ja asiakaspalvelua parantavien etäohjattavien järjestelmien ja laitteiden hyödyntämistä jatketaan. Verottajan kiinteistöiedoissa olevat puutteet selvitetään ja korjataan sekä varmistetaan oikeiden tietojen jatkuva siirtyminen.

Henkilöstösuunnitelma

	TP 2022	KS 2023	TA 2024
Vakituisen henkilöstön lkm	173	192	194
Määräaikaisen henkilöstön lkm	7	7	7
Henkilöstön kokonaismäärä	180	199	201

Vuodet eivät ole vertailukelpoisia keskenään järjestelmän vaihdon ja hyvinvointialueelle siirtyneiden henkilöiden takia.

Tuottavuutta ja vaikuttavuutta kuvaavat tunnusluvut

	TP 2021	TP 2022	KS 2023	TA 2024
Valmistuneet asunnot	3 124	3 304	3 500	1 975
joista valtion tukemia vuokra-asuntoja	314	480	201	177
Maanmyyntivoitot (t€)	36 265	30 639	34 500	24 500
Maanvuokratulot (t€)	5 915	6 627	6 300	6 600
Tonttijaon laadinnan kesto aika (vrk)	59	49	49	48
Uudisrakentaminen (brm ²) ^{*)}	4704	7 984	8 676	3 100
Korjausvelka 75 % (t€)	45 617	-	45 000	45 000

^{*)} Ei sisällä leasing ja vuokrapaviljonkihankkeita.

14 32

Kiinteistöt ja tilat netto

Määrärahat	TP 2022	TA 2023	LTK 2024	TA 2024	TS 2025	TS 2026	TS 2027
1000 euroa							
Tulot	197 849	192 370	206 105	206 105	211 016	216 046	221 197
Menot	-106 872	-89 088	-93 323	-93 323	-95 656	-98 047	-100 499
Toimintakate	90 977	103 282	112 782	112 782	115 360	117 998	120 699

Tuloslaskelma	TP 2022	TA 2023	LTK 2024	TA 2024
1000 euroa				
Myyntitulot	-9	0	0	0
Maksutulot	0	0	0	0
Tuet ja avustukset	0	0	0	0
Muut tulot	16 659	24 193	24 193	24 193
Sisäiset tulot	181 199	168 177	181 912	181 912
Tulot yhteensä	197 849	192 370	206 105	206 105
Henkilöstömenot	-1 017	-1 062	-1 021	-1 021
Asiakaspalvelujen ostot	0	0	0	0
Muiden palvelujen ostot	-5 903	-6 690	-6 735	-6 735
Sisäisten palvelujen ostot	-490	-481	-481	-481
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-17 333	-16 379	-18 102	-18 102
Avustukset	0	0	0	0
Vuokramenot	-61 747	-42 472	-42 472	-42 472
Sisäiset tilavuokrat	-19 878	-21 801	-24 308	-24 308
Muut menot	-504	-203	-204	-204
Menot yhteensä	-106 872	-89 088	-93 323	-93 323
Toimintakate	90 977	103 282	112 782	112 782
Poistot	-44 102	-45 211	-48 056	-48 056
Vyörytykset	-7 810	-8 819	0	0
Tilikauden tulos	39 065	49 252	64 726	64 726

Toiminnan kuvaus

Osana Kiinteistöt ja tilat palvelualueetta (ks. kohta 14 30) osa Kiinteistöhallinnan ja asumisen palveluyksiköstä (tilahallinta ja asuntovuokraus) on nettobudjetoinnin piirissä.

Asuntovuokraus vastaa kaupungin omistamien ja hallitsemien asuntojen vuokrauksesta. Asunnot ovat pääosin työsuhteasuntoja sekä tavallisia osakehuoneistoja. Vuoden 2023 alusta alkaen noin 1 100 aikaisemmin yksikön hallinnassa olevista asunnoista siirtyi Vantaan ja Keravan hyvinvointialueen hallintaan.

Nettobudjetoinnin piirissä olevan yksikön tilahallinnan vastuualue vastaa kaupungin palvelutilojen kiinteistösalkun hallinnasta, kiinteistöhallinnosta sekä kiinteän omaisuuden ja toimitilojen vuokrauksesta myös niiltä osin, joita kaupunki ei tarvitse käyttöönsä. Tehtäviin kuuluvat myös kaupungin edunvalvonta omistamissaan kiinteistö- ja asunto-osakeyhtiössä, kiinteistöjen, rakennusten ja osaketilojen myyntien ja ostojen valmistelu sekä kaupungin omistamien rakennusten purkujen valmistelu ja toimeenpano. Vuoden 2023 alusta alkaen sosiaali- ja terveystoimen sekä pelastustoimen toiminnot siirtyivät Vantaan ja Keravan hyvinvointialueelle ja kaupungin omistamista tiloista laadittiin

vuokrasopimukset sen kanssa. Vuokrasopimusten valmistelu myyntiin laitettavien kohteiden osalta on vielä kesken.

Myyntilistalla olevien kiinteistöjen ja asuntojen myyntivalmisteluja on tehty aktiivisesti, joihin ovat kuuluneet mm. tarkempien kuntoarvioiden ja kiinteistöarvioiden teettäminen sekä myyntitoimeksianto hoitavan konsultin kilpailuttaminen. Yksittäisiä asuntoja on myyty vähitellen, mutta asuntomarkkinan haastavan kysyntätilanteen vuoksi myynti on ollut hidasta.

Tilahallinnan organisaatiouudistus on saatu onnistuneesti toteutettua ja siihen liittyvät rekrytoinnit tehtyä vuoden 2023 alkupuolella. Yksikkö on pyrkinyt aktiivisesti tukemaan Vantaan ja Keravan hyvinvointialueen käynnistymistä ja palveluverkon suunnittelun yhteistyötä. Tavoitteena on luoda toimiva yhteistyömalli tukemaan kaupungin asukkaiden kokonaisetua erilaisten yhteistyöryhmien kautta.

Tuottavuutta ja vaikuttavuutta kuvaavat tunnusluvut

	TP 2021	TP 2022	KS 2023	TA 2024
Toimitilamäärä (m ²)	918 448	903 877	824 769	825 884
Konserniyhtiöiltä vuokrattuja tiloja	241 494	241 826	152 637	136 254
Konsernin ulkopuolelta vuokratut tilat	98 356	103 390	72 399	81 243
Vuokrattavissa olevat tyhjät tilat (m ²)	7 315	5 391	5 907	7 754

RAHASTOT

Rahastot osa käsittää ne rahastot, jotka ovat kirjanpidossa eriytetty erillisiksi taseyksiköiksi. Näitä ovat Asuntolaina-, kiinteistö- ja rakentamisrahasto ja Vahinkorahasto.

Asuntolaina-, kiinteistö- ja rakentamisrahasto

Vantaan kaupungin asuntolaina-, kiinteistö- ja rakentamisrahaston tarkoituksena on edistää asunto- tuotantoa, kiinteistöjen ja kiinteän omaisuuden hankintaa ja kehittämistä sekä talon- ja infrastruktuurin rakentamista ja elinkeinopolitiikan tukemista. Rahastosta voidaan myöntää lainoja ja avustuksia asumisen edistämiseen. Asuntojen lisäksi rahastosta voidaan lainoittaa asuinrakennuksiin kaupungin tarpeita varten toteutettavien palvelutilojen rakentamista ja hankkimista.

Rahaston varoista voidaan myöntää lainoja kaupungin omistamille yhtiöille ja niiden omistamille tytäryhtiöille kaupungin voimassa olevan talousarvion investointiohjelmaan perustuen.

Rahaston säännön mukaan lainojen lisäksi lainoitus toiminnan katteesta voidaan myöntää hissien rakentamiseen ja peruskorjaamiseen sekä muuhun asumisen edistämiseen avustuksia. Avustusten myöntämisperusteet vahvistaa kaupunkisuunnittelulautakunta.

Rahaston nykyiset säännöt on hyväksytty kaupunginvaltuustossa 12.4.2014. Valmisteluvastuu rahaston pääomien käytöstä on pääosin rahoitusyksikössä.

Rahastosta on myönnetty lainoja kaupungin ja sen tytäryhtiöiden omistamille yhtiöille (VAV Palvelukodit Oy, Kivistön Putkijäte Oy, Kivistön Pysäköinti Oy, Ruukkukujan Autopaikat Oy). Nykyisten sääntöjen mukaan asunto-osakeyhtiöille voidaan myöntää lainoja peruskorjaamiseen vain erityisen painavista syistä. Avustuksia voidaan myöntää hissien rakentamiseen ja peruskorjaamiseen tai muuhun asumisen edistämiseen.

Käytettävissä oleva pääoma vuodelle 2023 on 31 371 110,75 euroa. Alkuvuonna 2023 rahastosta on myönnetty yksi uusi avustus määrältään 53 255 euroa.

Vuodelle 2024 ennakoitu antolainojen lisäys on 15 000 000,00 euroa ja lainojen vähennys 2 500 000,00 euroa.

Tuloslaskelma (1000 euroa)	TP 2022	TA 2023	TA 2024	TS 2025	TS 2026	TS 2027
Liikevaihto	1	1	1	1	1	1
Liiketoiminnan muut tulot	0	0	0	0	0	0
Materiaalit ja palvelut						
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	0	0	0	0	0	0
Palvelujen ostot	0	0	0	0	0	0
Henkilöstömenot	0	0	0	0	0	0
Poistot ja arvonalentumiset						
Suunnitelman mukaiset poistot	0	0	0	0	0	0
Liiketoiminnan muut menot	-19	-400	-400	-410	-420	-431
Liikelylijäämä	-18	-399	-399	-409	-419	-430
Rahoitustulot ja -menot						
Korkotulot	1 556	190	500	500	500	500
Muut rahoitustulot	17	53	18	18	18	18
Kaupungille maksetut korkokulut	0	0	0	0	0	0
Korvaus peruspääomasta	0	0	0	0	0	0
Muut rahoitusmenot	0	0	0	0	0	0
Tilikauden ylijäämä (alijäämä)	1 554	-156	119	109	99	88

Rahoituslaskelma (1000 euroa)	TP 2022	TA 2023	TA 2024	TS 2025	TS 2026	TS 2027
Liikelijäämä (-alijäämä)	-18	-399	-399	-409	-419	-430
Rahoitustulot ja -menot	1 573	243	518	518	518	518
Toiminnan rahavirta	1 554	-156	119	109	99	88
Toiminnan ja investointien rahavirta	1 554	-156	119	109	99	88
Rahoituksen rahavirta						
Antolainauksen muutokset	3 267	770	-12 500	-1 500	-1 500	-1 500
Antolainasaamisten lisäykset	0	-8 000	-15 000	-5 000	-5 000	-5 000
Antolainasaamisten vähennykset	3 267	8 770	2 500	3 500	3 500	3 500
Oman pääoman muutokset	0	0	0	0	0	0
Muut maksuvalmiuden muutokset	-4 822	0	0	0	0	0
Vaihto-omaisuuden muutos	0	0	0	0	0	0
Saamisten muutos kunnalta/kuntayhtymältä	0	0	0	0	0	0
Saamisten muutos muilta	0	0	0	0	0	0
Korottomien velkojen muutos kunnalta/kuntayhtymältä		0	0	0	0	0
Korottomien velkojen muutos muilta	0	0	0	0	0	0
Rahoituksen rahavirta	-1 554	770	-12 500	-1 500	-1 500	-1 500
Vaikutus maksuvalmiuteen	0	614	-12 381	-1 391	-1 401	-1 412

Vahinkorahasto

Vahinkorahaston tarkoituksena on kaupungin vakuuttamattoman tai osittain vakuutetun omaisuuden sekä vahingonvaaran muuntaminen tasaiseksi vuosikustannukseksi sekä kaupungin korvausvastuun kattaminen siltä osin kuin kaupungin vakuutukset eivät siitä vastaa.

Rahaston pääomaa kartutetaan tai alennetaan kaupunginvaltuuston erikseen päättämillä varoilla. Rahastoa kartutetaan myös kaupungin toimialoilta perittävillä laskennallisilla vakuutusmaksuilla.

Rahaston varoista korvataan sen korvauspiiriin kuuluvat vahingot noudattaen soveltuvin osin vakuustoittoiminnassa yleisesti noudatettavia korvauseriaatteita. Rahastosta suoritetaan keskitetysti kaupungin ottamien vakuutusten vuosimaksut lukuun ottamatta lakisääteistä tapaturmavakuutusta ja pakollista liikennevakuutusta.

Rahaston pääoma vuoden 2023 alussa on 7 948 583,43 euroa. Elokuun loppuun mennessä rahastosta on maksettu vakuutusmaksuja, korvattu vastuuvahinkoja sekä muita vahinkoja yhteensä 565 000 euroa, joka vähennetään vuoden 2023 tilinpäätöksessä pääomasta.

Tuloslaskelma (1000 euroa)	TP 2022	TA 2023	TA 2024	TS 2025	TS 2026	TS 2027
Liikevaihto	30	0	0	0	0	0
Liiketoiminnan muut tulot	484	420	420	431	441	452
Materiaalit ja palvelut						
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-10	-12	-12	-12	-13	-13
Palvelujen ostot	-859	-1 220	-1 220	-1 250	-1 281	-1 313
Henkilöstömenot	0	0	0	0	0	0
Poistot ja arvonalentumiset						
Suunnitelman mukaiset poistot	0	0	0	0	0	0
Liiketoiminnan muut menot		-346	-346	-354	-363	-372
Liikeylijäämä	-355	-1 157	-1 157	-1 186	-1 216	-1 246
Rahoitustulot ja -menot						
Korkotulot	0	0	0	0	0	0
Muut rahoitustulot	0	0	0	0	0	0
Kaupungille maksetut korkokulut	0	0	0	0	0	0
Korvaus peruspääomasta	0	0	0	0	0	0
Muut rahoitusmenot	0	0	0	0	0	0
Tilikauden ylijäämä (alijäämä)	-355	-1 157	-1 157	-1 186	-1 216	-1 246

Rahoituslaskelma (1000 euroa)	TP 2022	TA 2023	TA 2024	TS 2025	TS 2026	TS 2027
Liikeylijäämä (-alijäämä)	-355	-1 157	-1 157	-1 186	-1 216	-1 246
Rahoitustulot ja -menot	0	0	0	0	0	0
Toiminnan rahavirta	-355	-1 157	-1 157	-1 186	-1 216	-1 246
Toiminnan ja investointien rahavirta	-355	-1 157	-1 157	-1 186	-1 216	-1 246
Rahoituksen rahavirta						
Antolainauksen muutokset	0	0	0	0	0	0
Antolainasaamisten lisäykset	0	0	0	0	0	0
Antolainasaamisten vähennykset	0	0	0	0	0	0
Oman pääoman muutokset	0	0	0	0	0	0
Muut maksuvalmiuden muutokset	355	0	0	0	0	0
Vaihto-omaisuuden muutos	0	0	0	0	0	0
Saamisten muutos kunnalta/kuntayhtymältä	0	0	0	0	0	0
Saamisten muutos muilta	0	0	0	0	0	0
Korottomien velkojen muutos kunnalta/kuntayhtymältä	0	0	0	0	0	0
Korottomien velkojen muutos muilta	0	0	0	0	0	0
Rahoituksen rahavirta	355	0	0	0	0	0
Vaikutus maksuvalmiuteen	0	-1 157	-1 157	-1 186	-1 216	-1 246

Rahastojen yhdistetty tuloslaskelma

1000 euroa	TP 2022	TA 2023	TA 2024	TS 2025	TS 2026	TS 2027
Liikevaihto	31	1	1	1	1	1
Liiketoiminnan muut tulot	484	420	420	431	441	452
Materiaalit ja palvelut						
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-10	-12	-12	-12	-13	-13
Palvelujen ostot	-859	-1 220	-1 220	-1 250	-1 281	-1 313
Henkilöstömenot	0	0	0	0	0	0
Poistot ja arvonalentumiset						
Suunnitelman mukaiset poistot	0	0	0	0	0	0
Liiketoiminnan muut menot	-19	-746	-746	-764	-783	-803
Liikeylijäämä	-374	-1 556	-1 556	-1 595	-1 635	-1 676
Rahoitustulot ja -menot						
Korkotulot	1 556	190	500	500	500	500
Muut rahoitustulot	17	53	18	18	18	18
Kaupungille maksetut korkokulut	0	0	0	0	0	0
Korvaus peruspääomasta	0	0	0	0	0	0
Muut rahoitusmenot	0	0	0	0	0	0
Tilikauden ylijäämä (alijäämä)	1 199	-1 313	-1 038	-1 077	-1 117	-1 158

Rahastojen yhdistetty rahoituslaskelma

1000 euroa	TP 2022	TA 2023	TA 2024	TS 2025	TS 2026	TS 2027
Liikeylijäämä (-alijäämä)	-374	-1 556	-1 556	-1 595	-1 635	-1 676
Rahoitustulot ja -menot	1 573	243	518	518	518	518
Toiminnan rahavirta	1 199	-1 313	-1 038	-1 077	-1 117	-1 158
Toiminnan ja investointien rahavirta	1 199	-1 313	-1 038	-1 077	-1 117	-1 158
Rahoituksen rahavirta						
Antolainauksen muutokset	3 267	770	-12 500	-1 500	-1 500	-1 500
Antolainasaamisten lisäykset	0	-8 000	-15 000	-5 000	-5 000	-5 000
Antolainasaamisten vähennykset	3 267	8 770	2 500	3 500	3 500	3 500
Oman pääoman muutokset	0	0	0	0	0	0
Muut maksuvalmiuden muutokset	-4 466	0	0	0	0	0
Vaihto-omaisuuden muutos	0	0	0	0	0	0
Saamisten muutos kunnalta/kuntayhtymältä	0	0	0	0	0	0
Saamisten muutos muilta	0	0	0	0	0	0
Korottomien velkojen muutos kunnalta/kuntayhtymältä	0	0	0	0	0	0
Korottomien velkojen muutos muilta	0	0	0	0	0	0
Rahoituksen rahavirta	-1 199	770	-12 500	-1 500	-1 500	-1 500
Vaikutus maksuvalmiuteen	0	-543	-13 538	-2 577	-2 617	-2 658

TULOSLASKELMAOSA

Tuloslaskelmaosa osoittaa, miten tulorahoitus kattaa kaupungin palvelujen tuottamisesta aiheutuvat menot. Tulorahoituksen riittävyttä arvioidaan toiminta- ja vuosikatteen sekä tilikauden tuloksen avulla. Talousarvion tuloslaskelmaosa sisältää kaikki toiminnan menot ja tulot; talousarviosuosituksen mukaisesti sisäiset ostot ja myynnit sekä sisäiset vuokrat sisältyvät tuloslaskelmaosan tuloihin ja menoihin.

Toimintatulot ja toimintamenot

Vuoden 2024 talousarvioluvut eivät ole vertailukelpoisia vuoden 2022 tilinpäätöslukuihin verrattuna 1.1.2023 tapahtuneen hyvinvointialueuudistuksen takia. Vuoden 2025 alusta astuu voimaan TE-palvelut 2024-uudistus, jolla myös on iso vaikutus kuntatalouteen. TE2024-uudistuksessa työllisyys- ja elinvoimapaalveluiden järjestämisvastuu siirtyy TE2024 ja Koto2024 -lakien perusteella pysyvästi kuntien tehtäväksi. Muutos lisää kaupungin toimintamenoja, mutta myös valtionosuustuloja.

Kaupungin ja rahastojen yhteenlasketut toimintatulot talousarviossa 2024 ovat 343,0 milj. euroa ja toimintamenot 1 031,0 milj. euroa. Vuoden 2023 talousarvioon nähden toimintatulot laskevat 0,4 prosenttia ja toimintamenot kasvavat 4,2 prosenttia. Vuoden 2023 toisen osavuosikatsauksen vuosienlaskennan mukaan toimintatulot kasvavat 4,0 prosenttia ja toimintamenot 2,1 prosenttia.

Toimintamenoissa on kohdistettu resurssilisäystä erityisesti koulutuksen ja varhaiskasvatuksen sekä kaupunkikulttuurin lisääntyneitä palvelutarpeita vastaavasti. Vuosi 2024 on Vantaan kaupungin 50-vuotisjuhlavuosi ja se on myös huomioitu talousarviossa. Yleisen hintakehityksen kustannuksia lisäävät vaikutukset palvelujen ostoihin on huomioitu. Myös kaupungin kärkihankkeiden suunnitteluun on lisätty resursseja ja määrärahoja. Kunta-alan palkkaratkaisun kustannusvaikutukseen on vuonna 2024 varauduttu 26,2 milj. eurolla, josta suurin osa on jaettu toimialoille. Vielä päättämättä oleva osuus eli vuoden 2024 kehittämisohjelmaerä ja paikallinen järjestelyerä jätetään keskitetyksi varaukseksi kaupunkistrategian ja johdon toimialalle.

Toimintakate osoittaa paljonko toimintamenoista jää katettavaksi verotuloilla, käyttötalouden valtionosuuksilla ja rahoitustuotoilla. Vuoden 2024 talousarviossa koko kaupungin ja rahastojen toimintakate on -688,0 milj. euroa. Toimintakate on negatiivinen, sillä kaupungin toimintatuotot kattavat vain 33 prosenttia toimintakuluista. Verotuloilla ja valtionosuuksilla katetaan toimintamenoista vuonna 2024 noin 77 prosenttia. Toimintakate kasvaa 6,7 prosenttia vuoden 2023 talousarvioon ja 1,2 prosenttia vuoden 2023 tilinpäätösennusteeseen nähden.

Vuosikate kuvaa kaupungin rahoitustulosta ja se osoittaa mm. riittääkö kaupungin tulorahoitus kattamaan pitkävaikutteisista tuotannon tekijöistä aiheutuvat menot eli käyttöomaisuuden poistot. Vuosikate on vuoden 2024 talousarviossa 111,0 milj. euroa (TA 2023: 158,4 milj. euroa), joten se laskee vuoden 2023 talousarvioon nähden 29,9 prosenttia ja vuoden 2023 tilinpäätösennusteeseen nähden 26,7 prosenttia. Vuosikatteen heikkenemistä selittää ns. verohäntien voimakas väheneminen vuonna 2024 suhteessa vuoteen 2023.

Käyttöomaisuuden poistot on arvioitu keskeneräisten sekä suunniteltujen hankkeiden osalta vuonna 2013 käyttöönotettujen poistoaikojen mukaisesti. Olemassa olevan käyttöomaisuuden osalta tulevien vuosien poistot on simuloitu käyttöomaisuusjärjestelmästä. Vuonna 2023 valmistuvien investointien sekä taloussuunnitelmavuosien investointien poistovaikutukset perustuvat toimialojen näkemyksiin vuoden 2023 investointien toteumasta sekä taloussuunnitelmassa 2024–2027 esitettyihin investointeihin. Kaupungin poistot ovat vuoden 2024 talousarviossa 115,8 milj. euroa (ennuste 2023: 110,8 milj. euroa).

Kun vuosikatteesta vähennetään poistot ja satunnaiset menot, saadaan tilikaudelle budjetoitujen tulojen ja menojen erotus eli tilikauden tulos, joka tilinpäätöksessä lisää tai vähentää kaupungin omaa pääomaa. Vuoden 2024 talousarvion tilikauden tulos on negatiivinen -4,8 milj. euroa.

Vuoden 2024 talousarvion tilikauden alijäämä on -3,5 milj. euroa. Tilikauden tuloksen jälkeen esitettävät tuloksenkäsittelyerät sisältävät rahastojen muutosta osoittavan euromäärän 1,3 milj. euroa. Rahastojen muutos perustuu rahastojen yhteenlaskettuun talousarvion tilikauden tulokseen. Rahastojen yhdistellyt tulos- ja rahoituslaskelmat osoittavat rahastojen vaikutukset kaupungin kokonaistalouteen.

Tuloslaskelmat

Tuloslaskelmaraportilla, jolla esitetään kaupungin ja rahastojen talousarvio on sarake, jossa esitetään kaupungin talousarvio ilman sisäisiä eriä. Sisäisiä eriä ovat mm. sisäiset vuokratuotot ja -kulut sekä varikon vuokratuotot ja -kulut. Ilman sisäisiä eriä -sarake osoittaa todelliset ulkoiset tuotot ja kulut. Ulkoisia toimintatuottoja on talousarviovuonna 2024 yhteensä 154,1 milj. euroa ja ulkoisia toimintamenoja yhteensä 843,5 milj. euroa.

Verotulot 2022–2023

Vuonna 2022 kaupunki sai verotuloja yhteensä 1 203,7 milj. euroa, 6,4 prosentin kasvu edelliseen vuoteen verrattuna. Kunnallisveroja kaupunki sai 957,4 milj. euroa, eli 5,5 prosenttia enemmän kuin edellisvuonna. Talouden ja työllisyyden myönteinen kehitys vuonna 2022 näkyi kunnallisveron tilityksissä. Tulorekisterin tietojen mukaan palkkasumma kasvoi vuonna 2022 selvästi, mutta kasvu näkyy vasta vuoden 2023 verotulotilityksissä ja -tasauksissa.

Yhteisöveroja vuonna 2022 kertyi 137,8 milj. euroa, nousua 11,1 prosenttia edellisestä vuodesta. Vantaan kuntakohtainen jako-osuus nousi edellisestä vuodesta 0,25 prosenttiyksikköä 4,62 prosenttiin. Kuntien yhteisöveron kertymä oli ennakoitua parempi, vaikka koko kuntakentän kertymä laski edellisestä vuodesta 11,6 prosenttia. Vuosina 2020 ja 2021 valtio korotti yhteisöveron kuntien jako-osuutta väliaikaisesti 10 prosenttiyksiköllä. Korotuksella korvattiin koronapandemian aiheuttamia veromenetyksiä. Vuonna 2022 tämä väliaikainen korotus poistettiin. Vuoden 2022 positiivista kasvua selittää verovuoden 2021 parantuneet maksuunpanoarviot sekä vuoden 2022 ennakoitua suuremmat verotilitykset. Kiinteistöveroja kaupunki sai 108,5 milj. euroa, mikä oli 8,3 prosenttia enemmän kuin vuonna 2021. Hyvä kehitys johtui pääosin rakennuskustannusindeksin noususta, joka nosti rakennusten jälleenhankinta-arvoja ja sen myötä myös verotusarvoja. Koko maassa kuntien saamien kiinteistöverotilitysten nousu edellisvuoteen nähden oli 6,3 prosenttia.

Vuonna 2023 kaupungin arvioidaan saavan verotuloja yhteensä 638,4 milj. euroa, 47,0 prosentin lasku vuoteen 2022 verrattuna. Kunnallisverotilityksiä arvioidaan vuonna 2023 saatavan 430,1 milj. euroa, joka on 17,1 milj. euroa enemmän kuin talousarviossa, mutta joka tarkoittaa 55,1 prosentin laskua vuoteen 2022 verrattuna. Kunnallisverokertymän lasku selittyy hyvinvointialueuudistuksella, jonka yhteydessä kaikkien kuntien kunnallisveroa leikattiin 12,64 prosenttiyksikköä vuoden 2023 alusta alkaen. Kunnallisveron laskuksi talousarviossa 2023 arvioitiin 56,9 prosenttia. Talousarviota parempaan ennusteeseen vaikuttaa erityisesti ennakoitua suuremmat vuoden 2023 ennakkoverot. Kasvua selittää palkkasumman kasvu, josta suurin osa selittyy sopimuspalkkojen nousulla.

Yhteisöveroja arvioidaan kertyvän 94,7 milj. euroa, 6,7 milj. euroa yli talousarvion, mutta 31,3 prosentin edellisvuotta vähemmän. Yhteisöveron voimakas lasku selittyy hyvinvointialueuudistuksella, jonka yhteydessä kuntien yhteisöverojen osuutta leikattiin noin kolmanneksella. Kiinteistöveroja kaupunki saa vuonna 2023 ennusteen mukaan 113,6 milj. euroa, kasvua 4,7 prosenttia edellisvuodesta. Hyvinvointialueuudistus ei vaikuttanut kiinteistöveroihin. Hyvää kertymää selittää erityisesti rakennuskustannusten kallistuminen ja sen vaikutus rakennusten verotusarvoihin.

Kunnallisverot talousarviossa 2024

Hyvinvointialueiden aloittaessa 1.1.2023 kaikilta manner-Suomen kunnilta leikattiin kunnallisveroprosenttia -12,64 prosenttiyksikköä, joten kuntien tuloveroprosentit ovat vuonna 2023 voimassa prosentin sadasosan tarkkuudella. Manner-Suomen painotettu tuloveroprosentti on 7,38 vuonna 2023. Vuoden 2024 tuloveroprosentit tulee kuitenkin määrätä ja ilmoittaa 0,1 prosenttiyksikön tarkkuudella. Talousarviossa 2024 Vantaan tuloveroprosentti on pyöristetty pyöristyssäännön mukaisesti lähimpään prosenttiyksikön kymmenyksen eli se on 6,4, kun vuoden 2023 tuloveroprosentti on 6,36.

Kaupungin arvioidaan saavan kunnallisveroja 407 milj. euroa vuonna 2024, 5,4 prosentin lasku vuoden 2023 tilinpäätösennusteeseen nähden. Verotuoton lasku johtuu siitä, että vuonna 2023 kaikki kunnat ovat hyvinvointialueuudistuksen vuoksi saaneet ns. verohäntiä, eli kaupunki on saanut verotuloja vuonna 2023 vielä osittain vuoden 2022 veroprosentin 19,00 mukaisesti. Yksi kunnallisveroprosentti tuotti 50,4 milj. euroa vuonna 2022. Vuonna 2023 kunnallisveroprosentin tuotoksi arvioidaan noin 64,9 milj. euroa ja vuonna 2024 noin 63,6 milj. euroa. Vuoden 2023 kunnallisveroprosentin tuottoa nostaa em. poikkeukselliset verohännät.

Yhteisöverot talousarviossa 2024

Yhteisöveron kuntien jako-osuus on vuonna 2022 ollut 0,3376 ja vuonna 2023 se on 0,2391. Vantaan osuus kuntien yhteisöverosta on ollut 0,04620 vuonna 2022 ja 0,04656 vuonna 2023. Yhteisöveron vuoden 2024 kuntaosuudet lasketaan verovuosien 2021 ja 2022 lopullisten verotietojen pohjalta keskiarvona ja kuntakohtainen jako-osuus selviää verovuoden 2022 yritysverotuksen valmistuksessa vuoden 2023 lopussa.

Koko maan kuntien yhteisöveroarvion pohjalta kaupungin arvioidaan saavan yhteisöveroja 86,0 milj. euroa vuonna 2024, mikä tarkoittaisi 9,2 prosentin laskua vuoden 2023 ennusteeseen nähden. Kuntien kunnallisverokertymään myös yhteisöverotulojen kertymään vaikuttaa vuonna 2023 ns. verohännät, eli kaupunki saa yhteisöverotuloja vuonna 2023 vielä osittain vanhan jako-osuuden mukaisesti. Verohännät parantavat verokertymää, mutta yritysten vuonna 2023 alentuneet maksettujen ennakoverojen määrät pienentävät sitä. Vuoden 2023 heikentynyt kehitys vaikuttaa myös vuoden 2024 kertymäärävion.

Kiinteistöverot talousarviossa 2024

Vuonna 2024 kiinteistöveroja arvioidaan kertyvän 119,0 milj. euroa, 4,8 prosentin nousu vuoden 2023 tilinpäätösennusteeseen nähden. Taloussuunnitelmakaudella 2024–2027 prosentit pidetään ennallaan, ellei lainsäädäntömuutokset muuta edellytä. Hallituksella on suunnitteilla lakimuutosesitys, joka toteutuessaan erottaa yleisen maapohjan kiinteistöveron ja yleisen kiinteistöveron toisistaan. Samalla yleisen maapohjan kiinteistöveron alaraja nousisi 1,30 prosenttiin. Tämä huomioidaan talousarviossa, mikäli lainsäädäntö etenee. Sen eurovaikutukset kaupungille ovat kuitenkin rajalliset, koska Vantaan yleinen kiinteistöprosentti on 1,28, joka on hyvin lähellä suunniteltua uutta maapohjan kiinteistöveron alarajaa 1,30.

Yleishyödyllisille yhteisöille ei ole määritelty erillistä kiinteistöveroprosenttia. Yleishyödyllisille yhteisöille sovelletaan yleistä kiinteistöveroprosenttia.

Valtionosuudet talousarviossa 2024

Kaupunki sai käyttötalouden valtionosuuksia yhteensä 287,6 milj. euroa vuonna 2022. Vuonna 2023 valtionosuuksia kertyy yhteensä arviolta 177,7 milj. euroa, mikä on 38,2 prosenttia vuotta 2022 vähemmän. Selitys laskulle on hyvinvointialueuudistuksessa, joka leikkasi kuntien valtionosuustuloja, kun hyvinvointialueille siirtyneiden tehtävien valtionosuusperusteet leikattiin kunnilta.

Vuoden 2024 valtionosuudet lasketaan 31.12.2022 väestön mukaan, OKM:n valtionosuudet syksyn 2023 oppilastilanteen mukaan ja lopulliset syksyn 2023 toteutuneiden oppilasmäärien pohjalta. OKM:n valtionosuuden lopullinen päätös tulee aivan vuoden 2023 lopussa.

Verotuloihin perustuva valtionosuuden tasaus on Vantaalle ennakkolaskelman mukaan -4,3 milj. euroa vuonna 2024. Peruspalvelujen valtionosuuden ennakkollinen arvio vuodelle 2024 on Vantaan osalta noin 128,0 milj. euroa. Peruspalvelujen valtionosuudesta erotettu verotulomenetysten kompensatioerä vuonna 2024 on arviolta 31,0 milj. euroa. Opetus- ja kulttuuritoimen vuoden 2024 ennakkollinen valtionosuusarvio on noin 23,0 milj. euroa. Kaupungin arvioidaan saavan valtionosuuksia yhteensä 182,0 milj. euroa vuonna 2024, joka on 2,4 prosenttia vuotta 2023 enemmän.

Vantaan veroprosentit taloussuunnitelmassa 2024–2027

Tuloveroprosentti **	6,4		
		v. 2024	v. 2024
Kiinteistöveroprosentit		<u>alaraja</u>	<u>yläraja</u>
- yleinen ***	1,28	0,93	2,00
- vakituinen asuinrakennus	0,41	0,41	1,00
- muu kuin vakituinen asuinrakennus	1,25	0,93	2,00
- voimalaitos	3,10	0,93	3,10
- rakentamaton rakennuspaikka	6,00	4,28 *	6,00

* Neljäntoista pääkaupunkiseudun kunnan on määrättävä rakentamattoman rakennuspaikan kiinteistöveroprosentti vähintään 3 prosenttiyksikköä yleistä kiinteistöveroprosenttia suuremmaksi, enintään 6 prosentiksi. Vantaan osalta tämä tarkoittaa rakentamattoman rakennuspaikan kiinteistöveron alarajan asettumista 4,28 prosenttiin yleisen kiinteistöveroprosentin ollessa 1,28 prosenttia.

** Tuloveroprosentti tulee jatkossa määrätä ja ilmoittaa prosenttiyksikön kymmenyksen tarkkuudella (Laki verotusmenettelystä 91 a §). Vantaan tuloveroprosentti on pyöristetty pyöristyssäännön mukaisesti.

*** Hallituksella on suunnitteilla lakimuutosesitys, joka toteutuessaan erottaa yleisen maapohjan kiinteistöveron ja yleisen kiinteistöveron toisistaan. Samalla yleisen maapohjan kiinteistöveron alaraja nousisi 1,30 prosenttiin. Tämä huomioidaan talousarviossa, mikäli lainsäädäntö etenee. Sen eurovaikutukset kaupungille ovat kuitenkin rajalliset, koska Vantaan yleinen kiinteistöprosentti on 1,28, joka on hyvin lähellä suunniteltua uutta maapohjan kiinteistöveron alarajaa 1,30.

Vantaan kaupungin verorahoitus vuosina 2022–2027

Milj. euroa	TP 2022	TA 2023	ENN 2023	TA 2024	TS 2025	TS 2026	TS 2027
Verotulot yhteensä	1 203,7	610,0	638,4	612,0	628,0	662,0	690,0
muutos-%	6,4 %	-49,3 %	-47,0 %	-4,1 %	2,6 %	5,4 %	4,2 %
Kunnallisvero	957,4	413,0	430,1	407,0	419,0	444,0	464,0
muutos-%	5,5 %	-56,9 %	-55,1 %	-5,4 %	2,9 %	6,0 %	4,5 %
Yhteisövero-osuus	137,8	88,0	94,7	86,0	88,0	94,0	99,0
muutos-%	11,1 %	-36,2 %	-31,3 %	-9,2 %	2,3 %	6,8 %	5,3 %
Kiinteistövero	108,5	109,0	113,6	119,0	121,0	124,0	127,0
muutos-%	8,3 %	0,5 %	4,7 %	4,8 %	1,7 %	2,5 %	2,4 %
Valtionosuudet yhteensä	287,6	181,0	177,7	182,0	239,0	246,0	251,0
muutos-%	12,6 %	-37,1 %	-38,2 %	2,4 %	31,3 %	2,9 %	2,0 %
Verorahoitus yhteensä	1 491,3	791,0	816,2	794,0	867,0	908,0	941,0
muutos-%	7,5 %	-47,0 %	-45,3 %	-2,7 %	9,2 %	4,7 %	3,6 %

Tuloslaskelma

Kaupunki ja rahastot

1000 Euroa	TA 2024	TA 2024 ilman sis. erät
Myyntitulot	29 083	26 316
Maksutulot	45 637	45 353
Tuet ja avustukset	22 711	22 711
Muut tulot	245 562	59 717
Tulot yhteensä	342 993	154 097
Henkilöstömenot	-426 862	-426 862
Asiakaspalvelujen ostot	-63 154	-63 154
Muiden palvelujen ostot	-200 980	-199 389
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-46 435	-46 425
Avustukset	-52 999	-52 999
Vuokramenot	-233 040	-47 078
Muut menot	-7 558	-7 558
Menot yhteensä	-1 031 027	-843 466
Toimintakate	-688 035	-689 369
Verotulot	612 000	612 000
Valtionosuudet	182 000	182 000
Rahoitustulot ja -menot	5 026	5 026
Korkotulot muilta	16 600	16 600
Muut rahoitustulot muilta	13 151	13 151
Korkomenot	-24 600	-24 600
Muut rahoitusmenot	-125	-125
Vuosikate	110 991	109 657
Poistot ja arvonalentumiset		
Suunnitelman mukaiset poistot	-115 780	-115 780
Satunnaiset erät		
Satunnaiset tulot	0	0
Satunnaiset menot	0	0
Tilikauden tulos	-4 788	-6 123
Poistoeron lisäys/vähennys	0	0
Varausten lisäys/vähennys	0	0
Rahastojen lisäys/vähennys	1 313	1 313
Tilikauden ylijäämä (alijäämä)	-3 475	-4 810

Tuloslaskelma

Kaupunki ja rahastot (TP 2022 sisältää hyvinvointialueelle siirtyneet)

1000 Euroa	TP 2022	TA 2023	LTK 2024	TA 2024	TS 2025	TS 2026	TS 2027
Myyntitulot	76 232	26 102	26 316	26 316	26 711	27 111	27 518
Maksutulot	72 202	46 719	45 353	45 353	51 814	52 491	53 654
Tuet ja avustukset	60 761	26 027	22 711	22 711	22 336	22 316	23 001
Muut tulot	76 604	70 504	64 717	59 717	76 803	81 461	93 630
Sisäiset tulot	225 480	175 064	188 896	188 896	193 618	198 459	203 420
Tulot yhteensä	511 279	344 417	347 993	342 993	371 282	381 839	401 223
Henkilöstömenot	-575 796	-413 458	-427 152	-426 862	-448 859	-458 739	-470 808
Asiakaspalvelujen ostot	-561 587	-59 260	-63 154	-63 154	-64 586	-66 201	-67 856
Muiden palvelujen ostot	-327 134	-189 068	-199 389	-199 389	-225 451	-230 923	-236 776
Sisäisten palvelujen ostot	-37 832	-2 047	-1 590	-1 590	-1 614	-1 654	-1 696
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-63 346	-43 297	-46 435	-46 435	-47 542	-48 658	-49 894
Avustukset	-74 041	-52 426	-52 999	-52 999	-67 324	-69 007	-70 733
Vuokramenot	-79 641	-52 335	-51 128	-51 128	-52 181	-53 461	-54 809
Sisäiset tilavuokrat	-181 042	-168 177	-181 912	-181 912	-186 460	-191 121	-195 899
Muut menot	-4 889	-9 028	-7 558	-7 558	-7 699	-7 892	-7 858
Menot yhteensä	-1 905 308	-989 098	-1 031 317	-1 031 027	-1 101 716	-1 127 657	-1 156 329
Toimintakate	-1 394 029	-644 681	-683 325	-688 035	-730 434	-745 818	-755 106
Verotulot	1 203 661	610 000	613 000	612 000	628 000	662 000	690 000
Valtionosuudet	287 597	181 000	183 000	182 000	239 000	246 000	251 000
Rahoitustulot ja -menot	26 353	12 034	5 026	5 026	826	-4 774	-11 974
Korkotulot muilta	13 813	11 340	16 600	16 600	16 200	16 000	15 500
Korkotulot liikelaitoksilta	159	0	0	0	0	0	0
Muut rahoitustulot muilta	15 199	13 256	13 151	13 151	13 151	13 151	13 151
Korvaus peruspääomasta liikelaitoksilta	68	0	0	0	0	0	0
Korkomenot	-2 694	-12 300	-24 600	-24 600	-28 400	-33 800	-40 500
Muut rahoitusmenot	-192	-262	-125	-125	-125	-125	-125
Vuosikate	123 581	158 353	117 701	110 991	137 392	157 408	173 920
Poistot ja arvonalentumiset							
Suunnitelman mukaiset poistot	-110 630	-110 838	-115 780	-115 780	-121 158	-132 713	-145 206
Satunnaiset erät							
Satunnaiset tulot	50	0	0	0	0	0	0
Satunnaiset menot	0	0	0	0	0	0	0
Tilikauden tulos	13 001	47 514	1 922	-4 788	16 234	24 695	28 714
Poistoeron lisäys/vähennys	303	0	0	0	0	0	0
Varausten lisäys/vähennys	0	0	0	0	0	0	0
Rahastojen lisäys/vähennys	-1 210	1 311	1 313	1 313	1 295	1 314	1 334
Tilikauden ylijäämä(alijäämä)	12 093	48 826	3 235	-3 475	17 529	26 009	30 048
Tavoitteet ja tunnusluvut							
Toimintatulot/Toimintamenot, %	27	35	34	33	34	34	35
Vuosikate / Poistot, %	112	143	102	96	113	119	120
Vuosikate, euro/asukas	509	641	468	442	538	605	656
Kertynyt yli-/alijäämä/asukas	2 276	-	-	-	-	-	-
*Asukasmäärä vuoden lopussa	242 819	246 984	251 235	251 235	255 571	260 256	264 954

* Väestö 31.12.2022 lähde Tilastokeskus ja väestö 31.12. 2023–2027 lähde Vantaan väestöennuste.

INVESTOINTIOSA

Talousarvion investointiosan määrärahat sitovat kaupunkitilalautakuntaa hankeryhmittäin siten, että kaupunginvaltuuston päättämä määräraha on esimerkiksi uudisrakentaminen, korjausrakentaminen ja kunnallistekniset työt. Sitovat erät on merkitty rasteroinnilla määräraha- taulukoihin.

Kaupunkitilalautakunnalla on oikeus muuttaa hankeryhmien sisäistä määrärahajakoa rakennuskohteiden kesken. Lautakunnalla ei ole kuitenkaan oikeutta päättää uusista rakennuskohteista. Investointiosan sitovuustasot on kuvattu tarkemmin kohdassa talousarvion 2024 täytäntöönpano.

Talousarvion investointiosassa esitetyt investointimenot koostuvat kaupungin omista investointikohteista. Uudisrakentamisen kaupungin tytäryhtiöiden rahoitettavat kohteet ovat mukana liitteen nro 1 kohdetaulukossa, mutta eivät sisälly investointiosan määrärahoihin.

Kiinteän omaisuuden ostojen määrärahoilla voidaan ostaa myös sellaisten asunto- tai kiinteistöyhtiöiden, joiden pääasiallinen omaisuus on rakennustontti, hallintaan tai omistukseen oikeuttavia osakkeita.

Irtaimen omaisuuden määrärahojen sitovuustaso valtuuston nähden on toimialan irtaimistomäärärahat yhteensä. Osakkeiden ja osuuksien määrärahoista vastaa talouden ja strategian palvelualue, aineettoman omaisuuden määrärahoista henkilöstön ja konsernipalveluiden palvelualue.

Määrärahat

1000 euroa

Uudisrakentaminen	53 110
Korjausrakentaminen	48 570
Vuokra- ja osaketilojen muutostyöt	1 320
Aineeton omaisuus	7 000
Kunnallistekniset työt	45 000
Vantaan ratikka	9 000
Irtain omaisuus	7 000
Kiinteä omaisuus	24 000
Osakkeet ja osuudet	3 300

Investointimenot yhteensä	198 300
----------------------------------	----------------

Taloussuunnitelma

1000 euroa	TA 2023	LTK 2024	TA 2024	TS 2025	TS 2026	TS 2027
TULOT	6 013	6 000	6 000	32 500	56 500	56 500
Rahoitusosuudet	2 513	2 500	2 500	29 000	53 000	53 000
Omaisuuden myynti	3 500	3 500	3 500	3 500	3 500	3 500
MENOT	-163 745	-198 300	-198 300	-285 580	-390 280	-379 510
Netto	-157 732	-192 300	-192 300	-253 080	-333 780	-323 010

91

Rakentaminen

1000 euroa	TA 2023	LTK 2024	TA 2024	TS 2025	TS 2026	TS 2027
MENOT	-93 190	-103 000	-103 000	-118 580	-144 380	-133 510

Toimitilainvestointiohjelma perustuu toimialojen vuosittain tarkentamiin investointiesityksiin palvelu- ja väestörakenteiden muuttuessa. Suuret investointitarpeet ovat seurausta kaupungin voimakkaasta kasvusta, joka edellyttää uusien palvelurakennusten rakentamisesta uusille ja tiivistyville asuinalueille. Lisäksi varsinkin monen koulu- ja päiväkotirakennuksen korjausrakentamisen ja muutostöiden sekä korvausinvestointien tarve on kasvanut mm. käytön toimintatapamuutoksista ja olosuhdevaati- muksista sekä vuosien saatossa kertyneistä suuremmista korjaustarpeista.

Toimitilaesitykset perustuvat valtuuston hyväksymään Vantaan kaupunkitasoiseen palveluverkko- suunnitelmaan sekä taloussuunnitelmaesitysten laadinnan yhteydessä tarkistettuihin toimialakohtai- siin palvelutarpeisiin. Kiinteistöt ja tilat palvelualueella koottua ohjelmaa on käsitelty taloussuunnit- telun vetämissä workshopeissa ja priorisointia on tehty toimitilajohtamisen järjestämissä toimiala- kohtaisissa kokouksissa ja hankejohtoryhmässä.

Investointisuunnitelma on sovitettu vuosien 2024 ja 2025 osalta valtuustokaudelle 2022–2025 ase- tettuun 360 milj. euron kehykseen, jonka lisäksi Kivistön koulun alueen pysäköintilaitoksen rakentami- seen on käytetty noin 2,62 milj. euroa. Tulevan valtuustokauden 2026–2029 kehyksenä on pidetty 500 milj. euroa, mutta erityisesti vuosien 2026 ja 2027 investointitarpeet ovat huomattavasti suurem- mat. Määrärahojen riittämättömyyden lisäksi yli 100 milj. euron vuosittaisten investointien toteutta- minen nykyisillä henkilöresursseilla ja linjauksilla ei tule käytännössä onnistumaan, kun otetaan huo- mioon hankkeiden määrän ja koon kasvamisen lisäksi tiukentuneet vaatimukset esimerkiksi resurs- siivisuuden tiekartan osalta.

Investointiohjelman toteutumiseen vaikuttavat henkilöstöressurssien niukkuuden lisäksi mm. asema- kaavoituksen eteneminen ja alueiden muu rakentaminen sekä ennustekauden alun rakentamisen markkinatilanteen vakavat häiriöt, jotka heijastuvat sekä materiaalien saatavuuteen (aikataulut) sekä rakentamisen hintatasoon (hankebudjetit) negatiivisesti. Häiriötilanteen aikana valmistelussa etusi- jalla ovat koulu- ja päiväkotirakentamisen edistyminen suunnitellusti.

91 1

Uudisrakentaminen

1000 euroa	TA 2023	LTK 2024	TA 2024	TS 2025	TS 2026	TS 2027
MENOT	-46 830	-53 110	-53 110	-71 570	-86 830	-93 660
ALV	-11 239	-12 746	-12 746	-17 177	-20 839	-22 478

Uudisrakentamista koskeva toimitilainvestointiohjelma seuraavalle 10-vuotiskaudelle sisältää kaikki uudisrakennushankkeet mukaan lukien kaupungin toimialojen käyttöön tarkoitetut konserniyhtiöiden ja kaupunkikonsernin ulkopuoliset vuokrahankeet.

Talousarvio 2024

Vuodelle 2024 uudisrakentamiseen on budjetoitu kaupungin omiin rakennushankkeisiin yhteensä 53,11 milj. euroa.

- Valmistuvia hankkeita ovat Korson päiväkoti, Vuorikumpu-hoivarakennuksen laajennus ja Vas-kivuoren lukion laajennus.
- Vuodenvaihteessa rakenteilla olevia hankkeita ovat Elmon uimahalli ja Mårtendals bildningsrum -päiväkotilaajennus sekä mahdollisuuksien mukaan myös Kanniston koulun II vaihe.
- Aloitettavia hankkeita ovat Aviapoliksen päiväkoti II, Karhunkierroksen päiväkoti, Kytöpuiston koulun laajennus ja Kuusijärven alueelle 2 savusaunaa ja info-/wc-tilat.
- Muiden hankkeiden, kuten uusien hankkeiden selvitys- ja suunnitteluvaiheen kustannusten ja valmistuneiden hankkeiden takuuajan investointikustannusten osuus määrärahoista on noin 2 milj. euroa.

Investointisuunnittelun tueksi vuoden 2024 aikana laaditaan seuraavia selvityksiä.

- Kasvatuksen ja oppimisen toimialan palveluverkkoon liittyen varhaiskasvatuksen osalta Myyrmäen, Kivistön ja Aviapoliksen suuralueiden päiväkotiverkkoselvitysten päivitykset ja perusope-tuksen osalta Myyrmäen itäisen alueen kouluverkko selvityksen päivitys, jonka yhteydessä selvi-tetään Sanomalan väistötilan jatkon tilanne. Vuoden 2023 puolella aloitetut Korso-Koivukylän päiväkotiverkkoselvitys ja Korso-Koivukylän kouluverkko selvitys saatetaan loppuun alkuvuo-desta 2024.
- Kaupunkikulttuurin toimialan palveluverkon osalta selvitetään Myyrmäen opistotalon ja Myyr-mäen kaupunkikulttuurikeskuksen kokonaisuutta tarveselvitystasolla.

Suunnittelukausi 2025–2033

Vuosina 2025–2027 määrärahoihin toteutettavien uudisrakennushankkeiden rahoitustarve on yh-teensä noin 252 milj. euroa eli keskimäärin noin 84 milj. euroa/vuosi.

- Vuonna 2024 aloitettujen rakennushankkeiden lisäksi valmistuvia hankkeita ovat Aviapoliksen yhtenäiskoulu (Muuran koulu), Tikkurilan alueen koulun (Viertolan koulun) laajennus, Aviapolik-sen III päiväkoti, Kaskelan päiväkoti I, Kaskelan II päiväkoti ml. Itä-Vantaan ruotsinkielinen päi-väkoti, Kivistön II päiväkoti, Kivistön III päiväkoti, Kivistön IV päiväkoti, Leppäkorven uusi päi-väkoti, Matarin päiväkoti, Myyrmäen alueen päiväkoti, Vierumäen päiväkoti, Tikkurilan päiväkoti II, Viherpuiston päiväkoti, Vaaralan lampien rakennukset ja Elmon urheilupuiston huoltorakennus sekä Kuusijärven yrittäjien tilat apurakennus ja vuokravälinerakennus.
- Alkavia hankkeita ovat Aviapoliksen Atomi -hanke (koulu, päiväkoti ja nuorisotila), Aviapoliksen yhtenäiskoulun liikuntahalli, Ojahaan peruskoulun ensimmäinen vaihe sekä Ojahaan yhtenäis-koulun liikuntahalli, Tikkurilan alueen päiväkoti sekä Tikkurilan urheilupuiston kenttien katsomo ja huoltotilat.

Vuosille 2028–2033 on ajoitettu uudisrakennushankkeita noin 410 milj. euron arvosta mukaan lukien 2027 aloitetut. Edellisellä jaksolla aloitettavien hankkeiden lisäksi jaksolle on esitetty ao. määrära-hoin rakennettavaksi 6 koulua ja yhden koululaajennuksen aloitus (koulurakennuksiin yhteensä bud-jetoitu noin 251 milj. euroa), 9 päiväkotia (päiväkotirakennuksiin budjetoitu noin 104 milj. euroa) sekä liikuntatoimen rakennuksia 6 kpl (noin 68 milj. euroa).

Lisäksi ajanjaksolla olisi valmistumassa Myyrmäen kaupunkikulttuuritalo vuonna 2031 (ei määrära-havarausta).

Konserniyhtiöiden hankkeet

Vuoden 2024 aikana valmistuvaksi suunniteltu VTK Kiinteistöt Oy:n uudisrakennushanke Koillis-Vantaan liikuntahalli valmistunee vastaa vuonna 2025.

Vuosina 2025–2027 valmistuvat VTK Kiinteistöt Oy:n hankkeina Aviapoliksen lukio, Vehkalan am-matillinen oppilaitos sekä Varia Hiekkaharjun laajennus- ja peruskorjaustyöt. Lisäksi VTK Kiinteistöt Oy aloittaa Jokiniemen kampusalueelle rakennuttamaan lukio- ja ammattikoulutiloja sekä tiloja ai-kuisopistolle. Tikkurilan alueen toimistohankkeen toteutustapa ja aikataulu tarkentuvat uuden han-kesuunnitteluvaiheen jälkeen.

Vuosille 2028–2033 konserniyhtiöiden toteutuksella valmistuviksi esitettyjä kohteita ovat VTK Kiinteistöt Oy:n hankkeina Kaskelan liikuntahalli, Koillis-Vantaan II liikuntahalli, Tikkurilan liikuntahalli ja Keimolanmäen koulun liikuntahalli, Lumon lukion peruskorjaustyöt sekä Myyrmäen opistotalo. Lisäksi muiden konserniyhtiöiden toimesta tehdään Martinlaakson lukion peruskorjaus.

Kaupunkikonsernin ulkopuoliset vuokrahankkeet

Vuoden 2024 aikana on tarve vuokrata Sotungin lukiolle väistötilaa Hakunilan alueella, kalustonkunnostajille toimitilaa Tikkurilan alueelta ja asukastoiminnan tiloja Tikkurilan alueelta.

Jaksolle 2025–2027 on esitetty seuraavia vuokrahankkeita: Aviapoliksen asukastiloja ja nuorisotiloja, Hakunilan alueelle päiväkotipaviljonkia, Tikkurilan kirjastotalon remontin aikaisia väistötiloja kirjastopalveluille, kirjastoaineiston ja logistiikan tarpeisiin sekä kirjastotalon taideopetuksen tarpeisiin. Lisäksi Tikkurilan alueelle on tarve vuokrata paviljonkipäiväkotitiloja korvaamaan ratikkatyömaan vuoksi myöhentyvää Kielotien pysyvää vuokrapäiväkotia.

Vuosille 2028–2033 on esitetty vuokrattavan Aviapoliksesta kirjasto- ja kulttuuritiloja, Jokiniemen kampusalueelle rakennettavasta toimitalosta tiloja kasvupalveluiden tarpeisiin ja kaupunkikulttuurin tarpeisiin asukastiloja sekä aikuisten perusopetukselle lisätiloja. Kielotien päiväkotirakennuksen odotetaan valmistuvan vuonna 2029.

91 2

Korjausrakentaminen

1000 euroa	TA 2023	LTK 2024	TA 2024	TS 2025	TS 2026	TS 2027
MENOT	-44 570	-48 570	-48 570	-45 690	-56 230	-38 530
ALV	-10 697	-11 657	-11 657	-10 966	-13 495	-9 247

Korjausrakentamista koskeva toimitilainvestointiohjelma seuraavalle 10-vuotiskaudelle sisältää kaikki kaupungin suoraan omistamien kohteiden perusparannukset, peruskorjaukset ja merkittävimmät rakennusten muutostyöt sekä sisäilmakorjaukset.

Talousarvio 2024

Vuodelle 2024 määräraharahoitteisiin korjausrakennushankkeisiin on budjetoitu yhteensä 48,57 milj. euroa.

Valmistuvia hankkeita (15,9 milj. euroa) ovat:

- Hakunilan lisäoppimistilat
- Jokiniemen entisen lukiorakennuksen perusparannus
- Leppäkorven puukoulun peruskorjaus
- Mårtensdals skolan peruskorjaus- ja muutostyöt
- Myyrmäen toimintakeskuksen peruskorjaus
- Kulttuuritehdas Vernissan ja palokalustosuojan peruskorjaus

Kulomäen koulun tilamuutos- ja korjaustöiden (2,05 milj. euroa) valmistuminen siirtynee vuodelle 2025 väistötilajärjestelyjen vuoksi. Vuorikummun hoivatilojen muutos- ja korjaustyöt jäävät todennäköisesti toteuttamatta.

Päiväkotien osittaisia peruskorjauksia (5,05 milj. euroa) tehdään hoitopaikkojen väistötilojen järjestyssä 6 kohteessa (Peltovuori, Nissas, Seutula, Rautkallio, Ankkalampi, Jönsas).

Alkavia korjaushankkeita (10,9 milj. euroa) ovat Håkansbölen kartanon päärakennuksen peruskorjaus, Kanniston koulun tilamuutokset, Kytöpuiston koulun muutos- ja korjaustyöt sekä Simonkallion koulun muutos- ja korjaustyöt.

Piha-alueiden korjauksiin on varattu yhteensä 1,6 milj. euroa. Sisäilmakorjauksiin on budjetoitu 3,5 milj. euroa, energiatehokkuustoimiin 1,0 milj. euroa, varavoiman rakentamiseen 1,0 milj. euroa ja muihin pienempiin korjaushankkeisiin ja suunnitteluun yhteensä noin 7,6 milj. euroa.

Suunnitelmakausi 2025–2033

Vuosina 2025–2027 toteutettavien korjaushankkeiden rahoitustarve on yhteensä 140,5 milj. euroa eli keskimäärin noin 47 milj. euroa vuodessa.

- Suurimpia koulujen peruskorjaus-, korjaus- tai muutostyöhankkeita ovat 2024 aloitettujen koulukorjaushankkeiden lisäksi seuraavat ajanjaksolle valmistuvat korjaushankkeet: Itä-Hakkilan koulun peruskorjaus, Kaivokselan koulun muutos- ja korjaustyöt, Kivimäen koulun peruskorjaus 2. vaihe, Viertolan koulun peruskorjaus ja Rajakylän koulun tilamuutokset valmistuvat jakson aikana. Lisäksi jaksolla aloitetaan Ilolan koulun peruskorjaus. Kaupunkikulttuurin toimitilarakennusten osalta ajanjaksolla valmistuu Tikkurilan kirjastotalon korjaustyö. Em. hankkeisiin on budjetoitu yhteensä 93,3 milj. euroa.
- Päiväkotien korjauksiin pihoineen on budjetoitu noin 16,5 milj. euroa eli 5,5 milj. euroa/vuosi.
- Sisäilmakorjauksiin on budjetoitu yhteensä 10,5 milj. euroa eli 3,5 milj. euroa/vuosi sekä muihin pienempiin korjauksiin, piha-alueiden korjauksiin ja suunnitteluun yhteensä noin 20,5 milj. euroa.

Vuosille 2028–2033 korjausrakentamiseen on budjetoitu yhteensä noin 189 miljoonaa euroa.

- Suurimpia peruskorjaus- tai korjauskohteita ovat 2027 aloitettujen korjauskohteiden lisäksi seuraavat koulujen ja ammatillisten koulujen korjaukset: Askiston koulun ja lisärakennuksen peruskorjaus, Pähkinärinteiden koulun julkisivun korjaustyöt, Tikkurilan lukion peruskorjaus, Sotungin lukion peruskorjaus, Varia Talvikkitien perusparannus sekä Veromäen koulun peruskorjaus ja muutostyöt, joihin on budjetoitu yhteensä noin 94 milj. euroa.
- Päiväkotien osittaisiin peruskorjauksiin ja pihakorjauksiin on budjetoitu noin 33 milj. euroa eli noin 5,5 milj. euroa/vuosi.
- Sisäilmaongelmien poistamiseen on budjetoitu yhteensä 21 milj. euroa eli 3,5 milj. euroa/vuosi sekä muihin pienempiin kohteisiin ja suunnitteluun yhteensä noin 40,7 milj. euroa.

Sisäilmakorjaukset

Sisäilmakorjauksia tehdään pääsääntöisesti peruskorjausten ja teknisten osakorjausten yhteydessä perusteellisten kuntoselvitysten ja hankesuunnittelun perusteella. Välittömiä toimenpiteitä vaativissa ja yksittäisiä tiloja tai rakennusosia koskevissa tapauksissa sisäilmakorjauksia käynnistetään myös erillisinä projekteina. Ennakoimattomiin korjauksiin on varattu korjausrakentamisen hankeryhmään kuuluva erillismääräraha.

Sisäilmakorjauksista laaditaan työohjelma vuosittain ongelmakohteiden oireilun ja tutkimustulosten mukaan priorisoimalla. Tehtävät korjaukset koskevat suunnitelmien mukaista osaa kohteesta, pyrki- myksenä korjata mahdollisimman laajoja ja yhtenäisiä kokonaisuuksia vaikuttavuuden takaamiseksi. Työohjelma tarkentuu projektien edistymisen mukaan. Tutkimuksia, korjaussuunnittelua ja korjauksia tehdään suunnitelmallisesti omien resurssien ja määrärahojen puitteissa. Korjaustöiden toteutusajankohtaan vaikuttaa oleellisesti väistötilajärjestelyt, jotka sovitaan yhdessä tilojen käyttäjien kanssa. Erillisten sisäilmakorjauskohteiden laajuus voi vaihdella kymmenien tuhansien euron kunnossapitotyöstä jopa yli miljoonan euron osittaisiin peruskorjauksiin.

91 3

Vuokra- ja osaketilojen muutostyöt

1000 euroa	TA 2023	LTK 2024	TA 2024	TS 2025	TS 2026	TS 2027
MENOT	-1 790	-1 320	-1 320	-1 320	-1 320	-1 320
ALV	-430	-317	-317	-317	-317	-317

Vuokra- ja osaketilojen korjaus- ja muutostöitä koskeva toimitilainvestointiohjelma seuraavalle 10-vuotiskaudelle sisältää kaupungin vuokraamiin ja osakeomisteisiin tiloihin kuuluvia kaupungin rahoittamia korjaus- ja muutostöitä mukaan lukien sisäilmakorjauksia. Konserniyhtiöt ja ulkopuoliset vuokranantajat tekevät tämän ohjelman lisäksi vuokravaikutteisia teknisiä korjauksia sekä muutostöitä omistamissaan kiinteistöissä erillisen ohjelman ja sopimusten mukaan.

Talousarvio 2024

Vuodelle 2024 vuokra- ja osaketilojen korjaus- ja muutostöihin on budjetoitu yhteensä 1,34 milj. euroa. Määrärahat ovat varauksia, josta Kason toimitiloihin on budjetoitu 0,7 milj. euroa, Kakun toimitiloihin 0,24 milj. euroa, Kajon toimitiloihin 0,12 milj. euroa ja sisäilmakorjauksiin 0,2 milj. euroa sekä muihin korjauksiin 0,08 milj. euroa.

Suunnitelmakausi 2025–2033

Vuosina 2025–2027 toteutettaville korjaus- ja muutostöille on budjetoitu yhteensä noin 4 milj. euroa eli keskimäärin noin 1,3 milj. euroa/vuosi. Sisäilmakorjauksien osuus jakson budjetista on 0,6 milj. euroa eli 0,2 milj. euroa/vuosi.

Vuosille 2028–2033 vuokra- ja osaketilojen korjaus- ja muutostöihin on budjetoitu yhteensä noin 8 milj. euroa eli keskimäärin noin 1,3 milj. euroa/vuosi, josta sisäilmakorjauksiin on budjetoitu 0,2 milj. euroa/vuosi.

92

Aineeton omaisuus

1000 euroa	TA 2023	LTK 2024	TA 2024	TS 2025	TS 2026	TS 2027
TULOT	713	0	0	0	0	0
Rahoitusosuudet	713	0	0	0	0	0
MENOT	-7 950	-7 000	-7 000	-7 000	-7 000	-7 000
ALV	-1 908	-1 680	-1 680	-1 680	-1 680	-1 680

ICT investointimääräraha vuodelle 2024 on 7,0 milj. euroa. Toimialojen tekemistä esityksistä tietohallinto on rakentanut investointiohjelman, joka tukee kaupungin strategiaa etenkin digitaalisen siirtymän tavoitteiden mukaisesti.

Taloudellisesti keskeisimmät projektit vuonna 2024 tulevat olemaan:

- Digione
- Varhaiskasvatuksen ohjausjärjestelmä Vasa
- Matti-järjestelmän kehitys
- HR-järjestelmä Hertan kehitys
- Tietoliikenneyhteydet
- Vantaa.fi verkkojulkaisun jatkokehitys

93

Julkinen käyttöomaisuus

1000 euroa	TA 2023	LTK 2024	TA 2024	TS 2025	TS 2026	TS 2027
TULOT	1 800	2 500	2 500	29 000	53 000	53 000
Rahoitusosuudet	1 800	2 500	2 500	29 000	53 000	53 000
MENOT	-39 000	-54 000	-54 000	-141 000	-220 000	-220 000
KUNNALLISTEKNISET TYÖT	-33 000	-45 000	-45 000	-43 000	-43 000	-43 000
93 1 Liikennealueet	-24 560	-32 430	-32 430	-34 095	-33 930	-28 630
93 2 Urheilualueet	-2 920	-1 250	-1 250	-1 960	-4 640	-3 400
93 3 Virkistysalueet	-505	-640	-640	-150	-480	-400
93 4 Ympäristörakentaminen	-4 765	-9 080	-9 080	-6 570	-3 950	-10 570
93 5 Yhteishankkeet	-250	-1 600	-1 600	-225	0	0
93 8 Vantaan ratikka	-6 000	-9 000	-9 000	-98 000	-177 000	-177 000

Vantaan ratikka

1000 euroa	TA 2023	LTK 2024	TA 2024	TS 2025	TS 2026	TS 2027
TULOT	1 800	2 500	2 500	29 000	53 000	53 000
Rahoitusosuudet	1 800	2 500	2 500	29 000	53 000	53 000
MENOT	-6 000	-9 000	-9 000	-98 000	-177 000	-177 000

Katujen ja puistojen palvelualue vastaa julkisen kaupunkitilan suunnittelusta, rakentamisesta, kunnossapidosta ja niihin liittyvistä luvista, pysäköinninvalvonnasta sekä kaupungin omistaman luonnonympäristön hoidosta ja suunnittelusta. Katu- ja vesihuoltotyöt toteutetaan yhteisprojekteina Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymän (HSY) kanssa.

Toiminnalliset tavoitteet

Hankkeet toteutetaan toimialan strategian ja asuntotuotanto-ohjelman mukaisesti. Toimintaa ohjaavat osaltaan myös maankäyttösopimukset. Suunnittelu ja rakentaminen tehdään oikea-aikaisesti, taloudellisesti ja kustannustehokkaasti kaupungin omaa tuotantoa ja ulkopuolista palvelutuotantoa tehokkaasti ja taloudellisesti yhdistäen. Koneellisen kunnossapidon vaatimukset otetaan huomioon kaikessa suunnittelussa ja rakentamisessa.

Talousarvio 2024

Viime vuosina infran korjausvelan määrä Vantaalla on laskennallisesti kasvanut, koska infrainvestoinnit ovat pääosin kohdistuneet asuntotuotantotavoitteen edellyttämiin uudisrakentamishankkeisiin ja maankäyttösopimusvelvoitteiden täyttämiseen.

Vanhoilla pientaloalueilla investoidaan pääosin kohteisiin, joissa ilmenee akuutteja hulevesiongelmia tai puutteita koulureittien liikenneturvallisuuksissa. Katujen mittavaa peruskorjausta voidaan joissain kohteissa viivästyttää uudelleenpäällystyksillä, vaikka se ei ratkaisekaan hulevesiverkoston ja katuverkon toiminnallisia puutteita.

Liikennealueiden rakentaminen

Vuonna 2024 merkittävimpiä liikennealuekohteita ovat Aviapoliksessa Annefredin kaava-alue ja Ylästöntie Backaksen kartanon kohdalla. Myyrmäessä Vihertie ja –kuja, Vaskivuorentie ja Kahluniityn baana. Tikkurilassa Jokiniemen kampuksen kadut, Tikkurilantie välillä Kielotie Neilikapuisto sekä Carl Edelfeltin aukio. Kivistössä merkittävimpiä kohteita ovat Puu-Kivistön alue, Keimolanmäen 3. vaihe ja Reunan vesihuolto. Koivukylässä merkittävimpiä kohteita ovat Laurintie ja Elmon alueen kadut. Korsossa merkittävin liikennealuekohde on Lehmuston alueen kadut. Siltojen peruskorjauksia pyritään tekemään vuosittain siltaohjelman mukaisesti noin 1 milj. eurolla. Kadut ja puistot suunnittelee ja toteuttaa katujen rakentamisen yhteydessä uusien asemakaavojen vesihuoltolinjat yhteistyössä HSY:n kanssa. Rakennetut vesihuoltolinjat siirtyvät kuntayhtymän omistukseen ja kunnossapitoon. Palvelualueen rakennuttamien hankkeiden vesihuolto laskutetaan HSY:ltä.

Ympäristörakentaminen

Merkittävimpiä ympäristörakentamisen kohteita ovat Annefredinpuisto, Rälssipuisto sekä Padi-senpuisto Aviapoliksessa. Tikkurilassa merkittävin kohde on Tikkurilanrannan itäosa. Metsopuisto ja -puistikko ovat Korson alueen merkittävimmät puistokohteet. Hakunilassa merkittävin ympäristörakentaminen on Sotungin ulkoilureitti.

Urheilu- ja virkistysalueiden rakentaminen

Merkittävimpanä urheilualuehankkeena on Kenraalinpuiston kenttä Kivistössä.

Yhteishankkeet

Valtion kanssa toteutettava suurin yhteishanke on MT 140 olevan pyörätien parantaminen Kyytitien ja MT 152 välillä.

Vantaan ratikka

Vantaan kaupunginvaltuusto päätti 22.5.2023 kokouksessaan, että Vantaan ratikka rakennetaan. Päätös on ehdollinen ja vaatii valtion sitoutumista investointikustannuksiin. Rakentamispäätöksen myötä ratikan rakentamisorganisaation valmistelu aloitettiin vuoden 2023 ja rakentamisorganisaation on määrä olla koottuna vuoden 2024 aikana. Vantaan ratikka on määrä rakentaa allianssimalilla. Allianssikumppanit on määrä valita vuoden 2024 aikana. Tavoitteena on, että ratikan rakentaminen aloitetaan syksyllä 2024.

94

Irtain omaisuus

1000 euroa	TA 2023	LTK 2024	TA 2024	TS 2025	TS 2026	TS 2027
MENOT	-9 805	-7 000	-7 000	-7 000	-7 000	-7 000
Kaupunkistrategia ja johto	-50	-50	-50	0	0	0
Kasvatus ja oppiminen	-3 000	-3 000	-3 000	-3 250	-3 000	-3 000
Kaupunkikulttuuri ja hyvinvointi	-3 241	-1 900	-1 900	-1 875	-1 595	-1 495
Kaupunkiympäristö	-3 514	-2 050	-2 050	-1 875	-2 405	-2 505
ALV	-2 353	-1 680	-1 680	-1 680	-1 680	-1 680
Kaupunkistrategia ja johto	-12	-12	-12	0	0	0
Kasvatus ja oppiminen	-720	-720	-720	-780	-720	-720
Kaupunkikulttuuri ja hyvinvointi	-778	-456	-456	-450	-383	-359
Kaupunkiympäristö	-843	-492	-492	-450	-577	-601

Kaupunkistrategian ja johdon toimialalla varaudutaan Elinvoimapaalveluiden avotilan työpisteiden laajennukseen sekä startup-tilan sisustamiseen ja osaamiskeskuspalveluiden siirtoon Vernissakadulle.

Kasvatuksen ja oppimisen toimialan irtaimistohankinnat ovat uusien rakennushankkeiden, peruskorjauksien, laajennuksien tai tilamuutostöihin liittyviä kalustohankintoja. Lisäksi irtaimistomäärärahalla hankitaan palvelualueiden AV-laitteistoja, yksittäisiä konehankintoja sekä korvaavaa kalustoa. Ensi vuoden isoimpia kalustettavia kohteita ovat Mårtensdals utbildningsrum, Jokiniemen koulu sekä Latupuiston, Ruusuapuun ja Korson päiväkodit.

Kaupunkiympäristön toimialan irtaimistohankinnat koostuvat pääosin varikon raskaasta ajoneuvokalustosta katujen kunnossapitoon ja muusta kalustosta kirjaston, liikuntapalveluiden ja ammattikoulun käyttöön. Lisäksi hankitaan keittiökaluksia ja -laitteita kunnossapitokohteisiin ja kiinteistöhoitoon laitteita.

Kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinnin toimialan suurin yksittäinen irtaimistohankintoja vaativa kohde vuonna 2024 on Vernissan peruskorjauksen jälkeinen ensikalustaminen. Muutoin irtaimistohankinnat liittyvät uusien rakennushankkeiden, peruskorjauksien, laajennuksien tai muutostöihin liittyviin kalustohankintoihin. Lisäksi irtaimistomäärärahalla hankitaan palvelualueiden yksittäisiä kone- ja laitehankintoja sekä korvaavaa kalustoa.

95

Kiinteä omaisuus

1000 euroa	TA 2023	LTK 2024	TA 2024	TS 2025	TS 2026	TS 2027
TULOT	3 500	3 500	3 500	3 500	3 500	3 500
Omaisuuksien myynti	3 500	3 500	3 500	3 500	3 500	3 500
MENOT	-10 000	-24 000	-24 000	-10 000	-10 000	-10 000
95 1 Kiinteän omaisuuden osto	-7 000	-21 000	-21 000	-7 000	-7 000	-7 000
95 2 Maa-alueiden kunnostus	-3 000	-3 000	-3 000	-3 000	-3 000	-3 000
Myytävän ja vuokrattavan tonttimaan kunnostus	-2 600	-2 600	-2 600	-2 600	-2 600	-2 600
Kaupungin pysyvään omistukseen jäävien maa-alueiden kunnostus	-400	-400	-400	-400	-400	-400

Kaupunginvaltuuston vuonna 2022 hyväksymien maa- ja asuntopoliittisten linjausten mukaisesti maata hankitaan alueilta, jotka tukevat kaupungin pitkän aikavälin strategioiden toteuttamista ja yhdyskuntarakenteen eheyttämistä. Maanhankinta on ennakoivaa sekä kaupungin ja asukkaiden edun mukaista. Vantaa hankkii ensisijaisesti uusia maa-alueita ostamalla niitä vapaaehtoisilla kaupoilla sekä maankäyttö- ja sopimuskorvauksina yksityisiltä maanomistajilta. Aktiivisella maanhankinnalla varmistetaan mahdollisuus rakentaa ensisijaisesti kaupungin omaa maata. Pyrimme turvaamaan monimuotoisesti arvokkaat luontoalueet maanhankinnalla.

Raakamaan hankinnat, tontinosien lunastukset ja muiden rakennustonttien hankinnat sekä välttämättömät maanhankinnat kuten katualue- ja viheralueostot sekä yleisten alueiden lunastukset maksetaan määrärahasta. Määrärahaa tulee varata myös mahdollisten kaupungin etuosto-oikeuskauppojen toteuttamiseksi sekä maankäyttö- ja sopimuskorvauksina kaupungille siirtyviin maa-alueisiin. Mikäli strategisesti merkittäviltä paikoilta tulee kaupungin maanhankinnan kannalta järkeviä alueita myyntiin, niille haetaan tarvittaessa kaupunginvaltuustolta lisärahoitusta.

Vantaan Ratikan toteutumisen varmistamiseksi on ratikkareitin varrella valmistunut ja vireillä useita asemakaavamuutoksia, joihin liittyy merkittäviä maankäyttösopimuksia. Maankäyttösopimusten mukaiset maanhankinnat toteutuvat kaavamuutosten voimantultua ja ratikan rakentumisen aikataulussa. Mm. Muuran alueen maanluovutusten arvo on yli 14 milj. euroa.

Määrärahaa käytetään myös pilaantuneen tonttimaan ja kaupungin maa-alueiden kunnostamisesta sekä esirakentamisesta aiheutuviin menoihin. Vuosittain kaupungin maa-alueilla joudutaan puhdistamaan pilaantuneita maita ja poistamaan jätteitä. Lähivuosina määrärahoja tarvitaan myös mm. asemakaavoitettujen tonttien esirakentamiseen kallioisilla, tai muutoin vaikeasti rakennettavilla maa-alueilla. Esirakentaminen nopeuttaa tonttikauppaa ja tonttien myyntituotot kattavat kokonaisuudessaan esirakentamiskustannukset.

97

Osakkeet ja osuudet

1000 euroa	TA 2023	LTK 2024	TA 2024	TS 2025	TS 2026	TS 2027
MENOT	-3 800	-3 300	-3 300	-2 000	-1 900	-2 000
Kaupunginhallitus / osakkeiden hankinta	-3 800	-3 300	-3 300	-2 000	-1 900	-2 000

Talousarvion osakkeisiin ja osuuksiin on budjetoitu 3,3 milj. euroa vuodelle 2024. Määrärahaa käytetään elinkeinoelämän edistämishankkeisiin mm. kaupunkikeskustojen kehittämiseksi sekä Kaupunkiliikenne Oy:n osakkeiden ostoon. Taloussuunnitelmavuosilla varaudutaan ostamaan pysäköintipaikkojen hallintaan oikeuttavia osakkeita.

RAHOITUSOSA

Rahoituslaskelma koostuu kaupungin varsinaisen toiminnan ja investointien sekä rahoitustoiminnan rahavirtojen muutoksista. Rahoituslaskelma on laadittu taloussuunnitelmakaudelle käyttötalouteen, investointeihin ja rahoituseriin budjetoitujen tietojen mukaisesti.

Rahoituslaskelman rakenne ja sisältö

Toiminnan ja investointien rahavirta muodostuu käyttötalouteen ja investointeihin budjetoiduista määrärahoista talousarvio- ja taloussuunnitelmakaudelle. Käyttötalouden tulorahoituksen osatekijät eritellään tuloslaskelmassa ja rahoituslaskelmaan otetaan vain varsinaisen toiminnan tulorahoitusjäämän osoittava **vuosikate**, joka sisältää myös käyttöomaisuuden myyntivoitot ja -tappiot. Rahoituslaskelmassa toiminnan rahavirrasta myyntivoitot / -tappiot eliminoidaan, ja vastaavasti investointien rahavirtaan myyntivoitot / -tappiot lisätään.

Toiminnan rahavirta muodostuu kaupungin tuloslaskelmaosasta tuotavasta vuosikatteesta, satunnaisista menoista ja tuloista sekä tulorahoituksen korjauseristä.

Vertailuvuodella 2022 toiminnan rahavirrassa on mukana myös liikelaitosten tuloslaskelmasta liikelijäämä / -alijäämä. Keski-Uudenmaan pelastustoimen liikelaitos ja suun terveydenhuollon liikelaitos lakkautettiin vuoden 2022 lopussa ja niiden toiminnot siirtyivät Vantaan ja Keravan hyvinvointialueelle.

Investointien rahavirtaa ovat menoina investointiosan käyttöomaisuuden hankintamenot ja tuloina rahoitusosuudet investointeihin sekä pysyvien vastaavien hyödykkeiden luovutustulot, joka sisältää käyttöomaisuuden myyntien tasearvon ja myyntivoitot ja -tappiot.

Rahoituksen rahavirta koostuu antolainojen, lainakannan, oman pääoman ja muista maksuvalmiuden muutoksista. Antolainojen muutokset sisältävät kaupungin myöntämät lainat ja sijoitukset ja lainasaamiset. Antolainojen muutoksina esitetään erikseen lainojen lisäykset ja vähennykset.

Lainakannan muutokset sisältävät arvion siitä, kuinka paljon kaupunki ottaa pitkäaikaista lainaa talousarviovuoden aikana eli lainojen lisäyksen. Pitkäaikaisten lainojen vähennykset osoittavat arvion pitkäaikaisten lainojen lyhennysten määrästä talousarviovuoden aikana.

Rahastot

Rahastojen vaikutukset sisältyvät kaupungin rahoituslaskelmaan. Kunkin rahaston rahoituslaskelma esitetään myös erikseen ko. rahaston kohdalla talousarviokirjassa. Vantaan kaupungin rahastoja ovat Asuntolaina-, kiinteistö- ja rakentamisrahasto sekä Vahinkorahasto. Rahastojen muutokset esitetään kaupungin tuloslaskelmassa.

Rahoituslaskelma

Kaupunki ja rahastot

1000 Euroa	TA 2024
Toiminnan rahavirta	
Vuosikate	110 991
Satunnaiset erät	
Tulorahoituksen korjauserät	-30 713
Investointien rahavirta	
Investointimenot	-198 300
Rahoitusosuudet investointimenoihin	2 500
Pysyvien vastaavien hyödykkeiden luovutustulot	34 213
Toiminnan ja investointien rahavirta	-81 309
Rahoituksen rahavirta	
Antolainauksen muutokset	-12 500
Antolainasaamisten lisäys	-15 000
Antolainasaamisten vähennys	2 500
Lainakannan muutokset	89 700
Pitkäaikaisten lainojen lisäys	195 000
Pitkäaikaisten lainojen vähennys	-105 300
Lyhytaikaisten lainojen muutos	0
Oman pääoman muutokset	0
Ylijäämän palautus kunnalle	0
Muut maksuvalmiuden muutokset	0
Vaikutus maksuvalmiuteen	-4 109
Nettolainanotto	89 700

Rahoitussuunnitelma

Kaupunki ja rahastot (TP 2022 sisältää hyvinvointialueelle siirtyneet)

1000 Euroa	TP 2022	TA 2023	TA 2024	TS 2025	TS 2026	TS 2027
Toiminnan rahavirta						
Vuosikate	123 581	158 353	110 991	137 392	157 408	173 920
Satunnaiset erät	50	0	0	0	0	0
Tulorahoituksen korjauserät	-46 353	-40 693	-30 713	-46 584	-50 888	-48 583
Investointien rahavirta						
Investointimenot	-139 995	-160 245	-198 300	-285 580	-390 280	-379 510
Rahoitusosuudet investointimenoihin	8 698	2 513	2 500	29 000	53 000	53 000
Pysyvien vastaavien hyödykkeiden luovutustulot	62 174	44 193	34 213	50 084	54 388	52 083
Toiminnan ja investointien rahavirta	8 155	4 121	-81 309	-115 688	-176 372	-149 090
Rahoituksen rahavirta						
Antolainauksen muutokset	6 130	770	-12 500	-1 500	-1 500	-1 500
Antolainasaamisten lisäys	-122	-8 000	-15 000	-5 000	-5 000	-5 000
Antolainasaamisten vähennys	6 252	8 770	2 500	3 500	3 500	3 500
Lainakannan muutokset	-82 959	-1 700	89 700	118 400	178 000	152 900
Pitkäaikaisten lainojen lisäys	0	105 000	195 000	155 000	215 000	190 000
Pitkäaikaisten lainojen vähennys	-71 714	-106 700	-105 300	-36 600	-37 000	-37 100
Lyhytaikaisten lainojen muutos	-11 245	0	0	0	0	0
Oman pääoman muutokset	-26	0	0	0	0	0
Ylijäämän palautus kunnalle	0	0	0	0	0	0
Muut maksuvalmiuden muutokset	59 005	0	0	0	0	0
Vaikutus maksuvalmiuteen	-9 696	3 191	-4 109	1 212	128	2 310
Nettolainanotto	-71 714	-1 700	89 700	118 400	178 000	152 900

Tavoitteet ja tunnuslukujen tavoitearvot

Toiminnan ja investointien rahavirran kertymä	8 155	12 275	-69 033	-184 721	-361 093	-510 183
Investointien tulorahoitus, %	94	87	57	53	46	49
Laskennallinen lainanhoitokate	1,7	1,4	1,0	2,6	2,7	2,8
Kassan riittävyys, pv	20	39	36	32	29	30

Täydentäviä tietoja

1000 euroa	TP 2022	EN 2023*	TA 2024	TS 2025	TS 2026	TS 2027
Asukasluku 31.12	242 819	246 984	251 235	255 571	260 256	264 954
- syntyneiden enemmitys	712	1 084	1 090	1 096	1 100	1 105
- nettomuutto	2 992	3 081	3 162	3 240	3 585	3 593
Tuloveroprosentti	19,00	6,36	6,4 **	6,4	6,4	6,4
Kiinteistöveroprosentti						
- yleinen	1,28	1,28	1,28 ***	1,28	1,28	1,28
- vakituinen asuinrakennus	0,41	0,41	0,41	0,41	0,41	0,41
- muu kuin vakituinen asuinrakennus	1,25	1,25	1,25	1,25	1,25	1,25
- voimalaitos	3,10	3,10	3,10	3,10	3,10	3,10
- rakentamaton rakennuspaikka	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00	6,00
Toimintamenot M€	-1 905	-1 010	-1 031	-1 102	-1 128	-1 156
Toimintakate M€	-1 394	-680	-688	-730	-746	-755
Verotulot M€	1 204	638	612	628	662	690
Valtionosuudet M€	288	178	182	239	246	251
Vuosikate M€	124	151	111	137	157	174
Poistot M€	-111	-111	-116	-121	-133	-145
Vuosikate %:ia poistoista	112 %	134 %	96 %	113 %	119 %	120 %
Bruttoinvestoinnit M€	-140	-174	-198	-286	-390	-380
Investoinnit omahankintameno M€	-132	-171	-196	-257	-337	-327
- investointien tulorahoitus %	94 %	87 %	57 %	54 %	47 %	53 %
Pitkäaikaisten lainojen muutos M€	-72	-11	90	118	178	153
Pitkäaikainen lainakanta 31.12. M€	777	766	856	975	1 153	1 305
Pitkäaikainen lainakanta €/asukas	3 200	3 103	3 408	3 813	4 428	4 927
Toimintamenot €/asukas	-7 847	-4 088	-4 104	-4 311	-4 333	-4 364
Verotulot €/asukas	4 957	2 585	2 436	2 457	2 544	2 604
Valtionosuudet €/asukas	1 184	720	724	935	945	947
Vuosikate €/asukas	509	601	442	538	605	656
Kokonaismenot M€	-2 048	-1 196	-1 254	-1 416	-1 552	-1 576

Asukasluku, lähde: Tilinpäätös 2022 Tilastokeskus. Vuodet 2023–2027 Vantaan väestöennuste 2023.

*) Vuoden 2023 toisen osavuositarkastuksen mukainen ennustetieto.

**) Hyvinvointialueuudistuksen yhteydessä vuoden 2023 tuloveroprosentteja leikattiin 12,64 prosenttiyksiköllä. Vuodesta 2024 eteenpäin tuloveroprosentti tulee määrätä ja ilmoittaa prosenttiyksikön kymmenyksen tarkkuudella (Laki verotusmenettelystä 91 a §). Vantaan tuloveroprosentti on pyöristetty pyöristyssäännön mukaisesti.

***) Hallituksella on suunnitteilla lakimuutosesitys, joka toteutuessaan erottaa yleisen maapohjan kiinteistöveron ja yleisen kiinteistöveron toisistaan. Samalla yleisen maapohjan kiinteistöveron alaraja nousisi 1,30 prosenttiin. Tämä huomioidaan talousarviossa, mikäli lainsäädäntö etenee.

TUNNUSLUKUJEN LASKENNASSA KÄYTETYT KAAVAT

TULOSLASKELMAOSA

Toimintatulot / Toimintamenot, %

= $100 * \text{Toimintatuotot} / \text{Toimintakulut}$

Vuosikate / Poistot, %

= $\text{Vuosikate} / \text{Poistot} * 100$

Vuosikate, euro/asukas

= $\text{Vuosikate} / \text{Asukasmäärä}$

Kertynyt yli-/alijäämä /asukas

= $[\text{Edellisten tilikausien ylijäämä (alijäämä)} + \text{Tilikauden ylijäämä (alijäämä)}] / \text{Asukasmäärä}$

RAHOITUSOSA

Toiminnan ja investointien rahavirran kertymä

Toiminnan ja investointien rahavirran kertymän kehitystä tarkastellaan vuosittain lähtien talousarvion laadintavuotta edeltävän tilinpäätösvuoden Toiminnan ja investointien rahavirrasta, johon lisätään tai josta vähennetään arvioidut vuosittaiset rahavirrat.

Lainanhoitokate

= $(\text{Vuosikate} + \text{Korkokulut}) / (\text{Korkokulut} + \text{Lainanlyhennykset})$

Lainanhoitokyky on hyvä, kun tunnusluvun arvo on yli 2, tyydyttävä, kun tunnusluku on 1-2 ja heikko, kun tunnusluvun arvo jää alle yhden.

Kassan riittävyys, pv

= $365 \text{ pv} * \text{Rahavarat varainhoitovuoden lopussa} / \text{Kassasta maksut varainhoitovuonna}$

Tunnusluku ilmaisee, monenko päivän kassasta maksut voidaan kattaa rahavaroilla.

KUNTAKONSERNI

Kuntakonsernilla tarkoitetaan kunnan sekä yhden tai useamman juridisesti itsenäisen yhteisön muodostamaa taloudellista kokonaisuutta, jossa kunnalla yksin tai yhdessä muiden kuntakonserniin kuuluvien yhteisöjen kanssa on määräysvalta yhdessä tai useammassa yhteisössä (tytäryhteisö). Määrämisvaltasuhde voi perustua myös siihen, että tytäryhteisöllä yksin tai yhdessä muiden tytäryhteisöjen kanssa on määrämisvalta toisessa yhteisössä.

Kaupunki on konsernin emoyhteisö. Tytäryhteisöksi nimitetään niitä yhteisöjä, jossa emoyhteisöllä on määrämisvalta. Osakkuusyhteisöksi nimitetään yhteisöjä, joissa emoyhteisöllä on yksin tai yhdessä muiden konserniyhteisöjen kanssa samanaikaisesti huomattava vaikutusvalta (20–50 % äänivallasta) ja merkittävä omistusosuus (vähintään 20 % yhtiön omasta pääomasta) yhteisössä.

Konsernin ohjaus

Konsernijohtoon kuuluvat kaupunginhallituksen konsernijaosto, kaupunginjohtaja ja muut hallintosäännössä määrätty viranomaiset. Konsernijohto vastaa kuntakonsernin ohjauksesta ja konserni-valvonnan järjestämisestä. Kaupungin konsernijohtoon kuuluvat ne viranomaiset ja viranhaltijat, jotka esittelevät, päättävät ja toimeenpanevat konserniyhteisöjä koskevia asioita sekä vastaavat kaupunkikonsernin edunvalvonnasta valtuuston hyväksymän konserniohjeen ja talousarvion sekä hallintosäännön mukaisesti.

Konsernirakenne 31.8.2023

Konserniyhteisön nimi	Kotipaikka	Kunnan omistus-%	Konsernin omistus-%
Tytäryhtiöt			
As Oy Vantaan Katriinanrinne	Vantaa	100,0 %	100,0 %
As Oy Vantaan Keltasafiiri	Vantaa	100,0 %	100,0 %
As Oy Vantaan Sepänpuisto	Vantaa	100,0 %	100,0 %
Kiint Oy Kehäsuora	Vantaa	100,0 %	100,0 %
Kiint Oy Pakkalankuja 11	Vantaa	100,0 %	100,0 %
Kiint Oy Tiedepuisto	Vantaa	100,0 %	100,0 %
Kiint Oy Vantaan Helikopteritukikohta	Vantaa	100,0 %	100,0 %
Ratakujan Pysäköinti Oy	Vantaa	100,0 %	100,0 %
Tikkuparkki Oy	Vantaa	100,0 %	100,0 %
Vantaan Tilapalvelut Vantti Oy	Vantaa	100,0 %	100,0 %
VAV Yhtymä Oy -konserni	Vantaa	100,0 %	100,0 %
VAV Asunnot Oy	Vantaa	0,0 %	100,0 %
VAV Hoiva-asunnot Oy	Vantaa	0,0 %	100,0 %
VAV Palvelukodit Oy	Vantaa	0,0 %	100,0 %
VTK Kiinteistöt Oy -konserni	Vantaa	100,0 %	100,0 %
Kiint Oy Myyrinselkä	Vantaa	0,0 %	100,0 %
Kiint Oy Vantaan Jönsaksentie 4	Vantaa	0,0 %	100,0 %
Kiint Oy Vantaan Peltolantie 5	Vantaa	0,0 %	100,0 %
Kivistön Putkijäte Oy	Vantaa	0,0 %	100,0 %
Myyrmäen Urheilupuisto Oy	Vantaa	0,0 %	100,0 %
Vivamus Kiinteistöt Oy	Vantaa	0,0 %	100,0 %

Konserniyhteisön nimi	Kotipaikka	Kunnan omistus- %	Konsernin omistus- %
Kiint Oy Lehdokkitien Virastotalo	Vantaa	84,6 %	100,0 %
Mercuria Kauppaoppilaitos Oy	Vantaa	95,5 %	95,5 %
Ruukkukujan Autopaikat Oy	Vantaa	87,2 %	88,3 %
Kiint Oy Vantaan Maakotkantie 10	Vantaa	37,1 %	86,3 %
Korson Pienteollisuustalo Oy	Vantaa	83,1 %	83,1 %
Kiint Oy Korson Toimistokeskus	Vantaa	77,1 %	77,1 %
Kiint Oy Tikkurilan Terveysasema	Vantaa	62,2 %	73,8 %
Hakopolun Liikekiinteistö Oy	Vantaa	64,5 %	64,5 %
Vantaan Energia Oy	Vantaa	60,0 %	60,0 %
Vantaan Energia Sähköverkot Oy	Vantaa	0,0 %	60,0 %
Kiint Oy Hakucenter	Vantaa	35,3 %	53,4 %
Pallastunturintien Liikekiinteistö Oy	Vantaa	52,4 %	52,4 %
Kuntayhtymät			
Helsingin seudun ympäristöpalvelut - kuntayhtymä	Helsinki	19,5 %	19,5 %
Pääkaupunkiseudun Vesi Oy	Helsinki	0,0 %	15,8 %
Uudenmaan Voima Oy	Helsinki	0,0 %	15,6 %
HSY Holding Oy	Helsinki	0,0 %	19,5 %
Helsingin seudun liikenne - kuntayhtymä	Helsinki	17,2 %	17,2 %
Uudenmaan Päihdehuollon kuntayhtymä	Hyvinkää	17,5 %	17,5 %
Uudenmaan liitto	Helsinki	15,4 %	15,4 %
Västra-Nylands folkhögskola -kuntayhtymä	Raasepori	3,1 %	3,1 %
Fastighetsaktiebolaget Karis Elevbostäder	Raasepori	0,0 %	3,1 %
Osakkuusyhteisöt			
As Oy Vantaan Näätäkuja 3	Vantaa	41,5 %	41,5 %
Hakunilan Keskus Oy	Vantaa	40,4 %	40,4 %
Kiint Oy Tikkurilan Raha-asema	Vantaa	40,0 %	40,0 %
Kiint Oy Vantaan Säästötalot	Vantaa	39,6 %	39,6 %
Kiint Oy Korsontie 2	Vantaa	34,0 %	34,0 %
Laurea Ammattikorkeakoulu Oy	Vantaa	32,4 %	32,4 %
As Oy Tikkurilan Koivutie 10	Vantaa	30,5 %	30,5 %
Metropolia Ammattikorkeakoulu Oy	Vantaa	26,0 %	26,0 %
As Oy Korsonpiha	Vantaa	24,1 %	24,1 %
As Oy Hirvitie 39	Vantaa	21,7 %	21,7 %
Pääkaupunkiseudun Junakalusto Oy	Helsinki	27,5 %	27,5 %
Vantaan Energia Oy (alakonserni)	Vantaa		
Svartisen Holding As	Trondheim	0,0 %	29,8 %
Kolsin Voima Oy	Kotka	0,0 %	13,5 %
Oomi Palvelut Oy	Vantaa	0,0 %	17,0 %
VTK Kiinteistöt Oy	Vantaa		
Kiint Oy Vantaan Rubiiniparkki	Vantaa	0,0 %	29,8 %
Kiint Oy Ruusuparkki	Vantaa	0,0 %	26,1 %
Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä			
Kiint Oy Asemapäällikönkatu 5	Helsinki	0,0 %	12,0 %
TVV Lippu- ja maksujärjestelmä Oy	Tampere	0,0 %	2,4 %

Konserniyhteisön nimi	Kotipaikka	Kunnan omistus- %	Konsernin omistus- %
Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä			
Pääkaupunkiseudun Kierrätyskeskus Oy	Helsinki	0,0 %	5,0 %
Oy Asemapäällikönhovi	Helsinki	0,0 %	2,8 %
Keski-Uudenmaan Vesiensuojelun liikelaitoskuntayhtymä	Tuusula	0,0 %	6,4 %
Yhdistelemättömät			
Yrityspuiston Autopaikat Oy	Vantaa	31,0 %	31,0 %
VAV Yhtymä Oy (alakonserni)	Vantaa		
Metsolan Pysäköinti Oy	Vantaa	0,0 %	35,5 %
Kiinteistö Oy Myyrinsärki Autopaikoitus	Vantaa	0,0 %	33,3 %
Asunto Oy Viljapelto	Vantaa	0,0 %	23,3 %
Kiinteistö Oy Vantaan Rubiiniparkki	Vantaa	0,0 %	17,7 %
Kiint Oy Ruusuparkki	Vantaa	0,0 %	9,4 %
Martinlaakson Autopaikoitus Oy	Vantaa	0,0 %	11,8 %
Ruukkukujan Autopaikat Oy	Vantaa	0,0 %	1,1 %
Koy Vantaan Kaskelanparkki	Vantaa	0,0 %	16,2 %

Konsernirakenteen muutokset taloussuunnitelmakaudella 2024–2027

Konsernirakennetta selkeytetään hyvinvointialueuudistuksen vuoksi jäljelle jäävän kaupungin palvelutuotantoa tukevaksi. Tämä tarkoittaa sitä, että peruskaupungin omistuksessa olevista, mutta hyvinvointialueen käyttämisestä kiinteistöistä luovutaan. Lähtökohtaisesti uusia yhtiöitä perustetaan vain, jos perustettavan yhtiön toimintaa ei voida keskittää jo olemassa oleviin yhtiöihin.

Yhtenä Vantaan strategisena painopistealueena on ”Taloudellisesti kestävä ja elinvoimainen kaupunki”, jonka päämääränä on mm. varmistaa taloudellisesti vahva kaupunki ja kaupunkikonserni. Sitovaksi tavoitteeksi on asetettu kokonaistarkastelun ja suunnitelman tekeminen konsernin omistusten kokonaisuudesta ja strategiset valinnat siitä, mitä kaupungin tulisi omistaa ja mistä omistuksista luopua sekä toteutussuunnitelma mahdollisille luopumisille. Tämä tarkastelu on valmistunut keväällä 2022 ja konsernijaosto on hyväksynyt sen kesällä 2022.

Strategian toteuttamiseksi suunnitelman mukaiset yhtiöjärjestelyjä koskevat päätökset tuodaan yhtiökohtaisesti hallintosäännön osoittamien toimielinten päätettäväksi.

Konserniyhtiöiden investoinnit taloussuunnitelmakaudella 2024–2027

Vantaan kaupungin suurimpien tytäryhtiöiden investoinnit esitetään osana kaupungin investointitaulukkoa.

Kaupungin investoinnit yhteensä 1000 €	TP2022	TA2023	TA2024	TS2025	TS2026	TS2027
Kaupunki ja rahastot yhteensä	139 775	163 745	198 300	285 580	390 280	379 510

SUUREMPIEN TYTÄRYHTIÖIDEN MERKITTÄVÄT MENEILLÄÄN OLEVAT JA TULEVAT INVESTOINNIT

Merkittävät meneillään olevat ja tulevat investoinnit, omistuksen mukaisessa suhteessa 1000 €	Kaupungin omistussuus	TP2022	TAE2023	TA2024	TS2025	TS2026	TS2027
Vantaan Energia Oy	60 %	51 298	65 228	110 310	89 594	62 260	56 045
VAV Yhtymä Oy	100 %	7 000	18 100	47 556	51 581	12 500	5 500
VTK Kiinteistöt Oy -konserni	100 %	5 747	42 510	65 400	78 341	52 000	49 450
Vantaan Tilapalvelut Vantti Oy	100 %	344	500	525	525	525	525
Mercuria kauppaoppilaitos Oy	95,50 %	244	478	611	621	287	478
Yhteensä		64 633	126 815	224 402	220 662	127 571	111 998

KUNTAYHTYMIEN INVESTOINNIT, omistuksen mukaisessa suhteessa 1000 €	Kaupungin omistusosuus	TP2022	TAE2023	TA2024	TS2025	TS2026
HSL	17,20 %	2 156	4 493	3 280	2 493	2 266
HSY	21,70 %	45 896	44 386	45 637	42 252	40 607
Uudenmaan liitto	15,40 %	0	0	0	0	0
Uudenmaan päihdehuollon kuntayhtymä	17,50 %	1	0	0	0	0
Västrå Nylands Folkhögskola	3,10 %	6	1	6	6	0
Osuus kuntayhtymien investoinneista yhteensä		48 060	48 880	48 923	44 751	42 873

Muiden tytäryhtiöiden meneillään olevat ja tulevat investoinnit, omistuksen mukaisessa suhteessa 1000 €	Kaupungin omistusosuus	TP2022	TAE2023	TA2024	TS2025	TS2026	TS2027
Yhteensä	52,4 - 100 %	1 614	570	1 021	824	400	200

Tytäryhtiöiden ja kuntayhtymien lainakannat Vantaan kaupungin omistusosuuksien mukaisessa suhteessa

Suurimpien tytäryhtiöiden lainakanta omistuksen mukaisessa suhteessa 1000 €	Omistusosuus	TP2022	TAE2023	TA2024	TS2025	TS2026	TS2027
Vantaan Energia Oy	60 %	221 486	155 789	229 000	284 210	267 421	243 792
VAV Yhtymä Oy (pl. Vantaan kaupungin myöntämät)	100 %	456 369	449 087	485 503	526 080	527 591	521 513
VTK Kiinteistöt Oy (pl. Vantaan kaupungin myöntämät)	100 %	76 710	79 712	167 359	229 987	264 641	290 363
Yhteensä		754 565	684 588	881 862	1 040 277	1 059 653	1 055 668

KUNTAYHTYMIEN LAINAT, omistuksen mukaisessa suhteessa 1000 €	Kaupungin omistusosuus	TP2022	TAE2023	TA2024	TS2025	TS2026
HSL	17,20 %	6 790	5 884	4 979	4 074	3 169
HSY	21,70 %	398 460	414 862	428 805	439 941	444 034
Uudenmaan liitto	15,40 %	0	0	0	0	0
Uudenmaan päihdehuollon kuntayhtymä	17,50 %	0	0	0	0	0
Västrå Nylands Folkhögskola	3,10 %	0	0	0	0	0
Osuus kuntayhtymien lainoista yhteensä		405 249	420 746	433 784	444 015	447 202

Muiden tytäryhtiöiden lainakannat vuoden lopussa omistuksen mukaisessa suhteessa 1000 €	Kaupungin omistusosuus	TP2022	TAE2023	TA2024	TS2025	TS2026	TS2027
Yhteensä	52,4 - 100%	17 727	5 266	4 502	3 740	2 986	2 380

HSL:n ja HSY:n luvut perustuvat toiminta- ja taloussuunnitelman alustaviin talousarviolukuihin 2024–2026, joita ei ole vielä hyväksytty. Muiden osalta luvut ovat toimintasuunnitelman mukaisia.

Uudenmaan päihdehuollon kuntayhtymän kiinteistöomaisuus on myyty ja yhtymä purkautuu vuoden 2024 aikana.

Kehäsuora sulautuu VTK-konserniin, jonka vuoksi muiden tytäryhtiöiden lainakanta pienenee merkittävästi vuoden 2023 talousarvioennusteessa.

Konserniyhteisöille annettavat takaukset

Konserniohjeen ja omistajapoliittisten linjausten mukaisesti kaupunki myöntää takauksia pääsääntöisesti ainoastaan omille tytäryhteisöille. Takauksia myöntäessään kaupunki huomioi aina EU:n valtiotukisäännösten sekä soveltuvien kansallisten säännösten noudattamisen. Kaupungin takauksen myöntämisestä, takausprovisiosta ja vastavakuudesta päättää kaupunginvaltuusto. Takauspäättöstä ei saa panna täytäntöön ennen kuin se on lainvoimainen.

Kaupungilla oli jäljellä samaan konserniin kuuluvien yhteisöjen lainojen ja leasingvastuiden puolesta takausvastuita vuoden 2022 lopussa yhteensä noin 270 milj. euroa kaupunginvaltuuston myöntämästä noin 456 milj. eurosta.

Kaupunginvaltuuston myöntämät takausvastuut muille kuin omille tytäryhteisöille olivat vuoden 2022 lopussa yhteensä 45 milj. euroa ja velkoja sekä leasingvastuita, joiden vakuudeksi ko. takaukset oli annettu, oli jäljellä noin 29 milj. euroa.

Vantaan kaupungin tytäryhtiöiden tavoitteet 2024–2027

Kuntalain 14 §:n mukaan valtuusto päättää omistajaohjauksen periaatteista ja konserniohjeesta. Omistajaohjauksella huolehditaan siitä, että kunnan tytäryhteisön toiminnassa otetaan huomioon kuntakonsernin kokonaisuus.

Valtuusto voi ohjata asettamallaan tavoitteilla tytäryhteisöjä niiden omassa tavoitteenasettelussa. Valtuuston tavoiteasettelu voi koskea tytäryhteisön asemaa, toiminnan laajuutta, toimintaedellytyksiä (mm. investoinnit), palvelun laatua, hinnoitteluperiaatteita tai pääoman tuottovaatimuksia. Tavoiteasettelu tässä tarkoituksessa on luonteeltaan välillistä, pääomistajan tahdon esiintuomista.

Vuonna 2021 tavoitteet uudistettiin kokonaisuudessaan. Tavoitteita on edelleen talousarviossa 2024 yhdenmukaistettu ja yksinkertaistettu, jotta konserniyhteisöjä koskeva omistajaohjaus sekä raportointi olisi jatkossa konserniyhtiöiden näkökulmasta entistä selkeämpää ja ennakoitavampaa. Tavoitteet on ryhmitelty kategorioittain. Suurien tytäryhtiöiden tavoitteet jaotellaan talouteen, toiminnallisuuteen ja laatuun, henkilöstöön sekä vastuullisuuteen liittyviin tavoitteisiin. Kaikki suuret yhtiöt laativat vuoden 2023 aikana oman vastuullisuusohjelmansa omistajapoliittisiin linjauksiin perustuen ja kaupungin resurssiviisauden tiekartan sekä hiilineutraalisuustavoitteen 2030 huomioiden. Lisäksi vastuullisuusohjelmista johdettavat tavoitteet yhdistetään YK:n Agenda 2030 kestävä kehityksen tavoitteisiin ja yhtiöt kuvaavat vastuullisuustavoitteissaan, mitä YK:n kestävä kehityksen tavoitteita toiminnallaan edistävät.

Vantaan Energia Oy

Tavoite	Mittari	Toteuma 2022	Ennuste 2023	Tavoitetaso 2024	Tavoitetaso 2025	Tavoitetaso 2026	Tavoitetaso 2027
Talouteen liittyvät tavoitteet							
Kestävä ja vastuullinen taloudenpito	Tuloksellisuus: Konsernin liikevoitto M€	57,4 M€	60,9 M€	37,0 M€	47,0 M€	75,0 M€	93,0 M€
	Pääomatehokkuus: Konsernin ROIC	5,70 %	7,60 %	5,10 %	4,90 %	6,20 %	8,00 %
	Osingonjakotavoite: %-osuus tilikauden tuloksesta	18,0 MEUR (sama kuin edellisenä vuotena) vastaa 65 % VE Oy:n tilikauden tuloksesta, josta Voimaosakeyhtiö SF:n osakkeiden alaskirjaus (41,7 MEUR) poistettu.	50,00 %	50,00 %	50,00 %	50,00 %	50,00 %
	Vakavaraisuus: Omavaraisuusaste %	28 %	34 %	>20 %	>20 %	>20 %	>20 %
Toiminnallisuuteen ja laatuun liittyvät tavoitteet							
Työturvallisuus	Tapaturmia miljoonaa työtuntia kohti	3,3	3,3	2	0	0	0
Tietojohtamisen ja data-analytiikan kehittäminen	Kyvykkyyksien ja optimoinnin kehittäminen		Azure-pilvipalvelut ovat konsernialajuisesti käytössä	Kaukolämpöverkon optimoinnin kehittämisen digital twin -projekti	Hajautetun tuotannon optimointikyvykkyyden lisääminen		

Tavoite	Mittari	Toteuma 2022	Ennuste 2023	Tavoitetaso 2024	Tavoitetaso 2025	Tavoitetaso 2026	Tavoitetaso 2027
Henkilöstöön liittyvät tavoitteet							
Henkilöstötyytyväisyys	Kysely, asteikko 1–5	3,9	4	4	4	4	4
Vastuullisuuteen liittyvät tavoitteet							
Ilmastomuutoksen hillintä (Ympäristövastuu)	Tuotannon ja hankinnan ominaispäästöt hiilidioksidin osalta, g/ kWh	135	120,5	111	85	83	78
SDG tavoite 13: Ilmastotekoja ja SDG tavoite 9: kestävä teollisuutta, innovaatioita ja infrastruktuureja	Fossiilisista polttoaineista luopuminen mahdollisimman nopeasti. Hiilinegatiivisuus 2030 ohjelman toteuttaminen.	Huoltovarmuustilanteen vuoksi sekä kivihiili että turve on otettu uudelleen käyttöön varmuuspoltoaineina	Toimenpiteet käynnissä.	Toimenpiteet fossiilisten polttoaineiden korvaamiseksi ja ohjelman toteuttamiseksi.	Toimenpiteet fossiilisten polttoaineiden korvaamiseksi ja ohjelman toteuttamiseksi.	Toimenpiteet fossiilisten polttoaineiden korvaamiseksi ja ohjelman toteuttamiseksi.	Hiilinegatiivisuus 2030 ohjelman toteuttaminen
Materiaalitehokkuus (ympäristövastuu)	Kaukolämmön lisäveden käytön vähentäminen			Lisävettä max. 1,5 X kaukolämpöverkon tilavuus (verkon tilavuus 2022 42900 m3)	Lisävettä max. 1,5 X kaukolämpöverkon tilavuus	Lisävettä max. 1,5 X kaukolämpöverkon tilavuus	Lisävettä max. 1,5 X kaukolämpöverkon tilavuus
SDG 12: vastuullista kuluttamista	Oman energiakulutuksen vähentäminen (vuotuinen polttoainekäyttö v.2022 2590 GWh)			Energiatehokkuussopimuksen mukainen vähennys 50 GWh vuosittain	Energiatehokkuussopimuksen mukainen vähennys 50 GWh vuosittain	Energiatehokkuussopimuksen mukainen vähennys 50 GWh vuosittain	Energiatehokkuussopimuksen mukainen vähennys 50 GWh vuosittain

Tavoite	Mittari	Toteuma 2022	Ennuste 2023	Tavoitetaso 2024	Tavoitetaso 2025	Tavoitetaso 2026	Tavoitetaso 2027
<p>Edullinen, vähäpäästöinen ja luotettava energia (sosiaalinen ja taloudellinen vastuu)</p> <p>SDG 7: edullista ja puhdasta energiaa ja SDG 11: kestävät kaupungit ja yhteisöt</p>	Vähäpäästöisempi ja edullisempi lämmitys kuin suurissa suomalaisissa kaupungeissa keskimäärin			<p>Päästöt: Vantaan kaukolämmön päästökerroin pienempi kuin 6 suurimman kaupungin päästökertoimien keskiarvo</p> <p>Edullisuus: Kiinteistöliiton indeksitalovertailun 6 suurimman kaupungin keskiarvoa pienemmät lämmityskustannukset/m²</p>	<p>Päästöt: Vantaan kaukolämmön päästökerroin pienempi kuin 6 suurimman kaupungin päästökertoimien keskiarvo</p> <p>Edullisuus: Kiinteistöliiton indeksitalovertailun 6 suurimman kaupungin keskiarvoa pienemmät lämmityskustannukset/m²</p>	<p>Päästöt: Vantaan kaukolämmön päästökerroin pienempi kuin 6 suurimman kaupungin päästökertoimien keskiarvo</p> <p>Edullisuus: Kiinteistöliiton indeksitalovertailun 6 suurimman kaupungin keskiarvoa pienemmät lämmityskustannukset/m²</p>	<p>Päästöt: Vantaan kaukolämmön päästökerroin pienempi kuin 6 suurimman kaupungin päästökertoimien keskiarvo</p> <p>Edullisuus: Kiinteistöliiton indeksitalovertailun 6 suurimman kaupungin keskiarvoa pienemmät lämmityskustannukset/m²</p>

Tavoite	Mittari	Toteuma 2022	Ennuste 2023	Tavoitetaso 2024	Tavoitetaso 2025	Tavoitetaso 2026	Tavoitetaso 2027
	Energiatoimituk- sen luotettavuus			Sähkön ja läm- mön toimituk- sen luotetta- vuus erittäin hyvä. Sähkön toimitushäiriöt alle 0,2 h/as/v ja lämmön alle 0,8 h/as/lämmi- tyskausi	Sähkön ja läm- mön toimituk- sen luotetta- vuus erittäin hyvä. Sähkön toimitushäiriöt alle 0,2 h/as/v ja lämmön alle 0,8 h/as/lämmi- tyskausi	Sähkön ja läm- mön toi- mituksen luotettavuus erittäin hyvä. Sähkön toi- mitushäiriöt alle 0,2 h/as/v ja lämmön alle 0,8 h/as/läm- mityskausi	Sähkön ja läm- mön toimituk- sen luotetta- vuus erittäin hyvä. Sähkön toimitushäiriöt alle 0,2 h/as/v ja lämmön alle 0,8 h/as/lämmi- tyskausi
	Biodiversiteetti- avoitteet		Tavoitteiden asettaminen.	Biodiversiteetti- avoitteiden seuranta	Biodiversiteetti- avoitteiden seuranta	Biodiversi- teettiavoit- teiden seu- ranta	Biodiversiteetti- avoitteiden seuranta

VAV Yhtymä Oy

Tavoite	Mittari	Toteuma 2022	Ennuste 2023	Tavoitetaso 2024	Tavoitetaso 2025	Tavoitetaso 2026	Tavoitetaso 2027
Talouteen liittyvät tavoitteet							
Kestävä ja vastuullinen taloudenpito	Keskivuokra suhteessa markkina- vuokraan (VAV Asunnot Oy)	32 % alle markkinavuokran	32 % alle markkinavuokran	Vähintään 30 % alle markkina- vuokran	Vähintään 30 % alle markkina- vuokran	Vähintään 30 % alle markkina- vuokran	Vähintään 30 % alle markkina- vuokran
	Omavaraisuus- aste, konserni	32,6 %	28 %	20 %	20 %	20 %	20 %
Asuntotuotanto	Asuntotuotanto (360 as./v)	187	115	360	360	360	360
Ylläpidon hoitokulujen muutos	Kiinteistöjen ylläpidon kustannus- indeksi (2015 =100)	Maks. indeksin nousua vastaava kustan- nustason nousu	Maks. indeksin nousua vastaava kustan- nustason nousu	Maks. indeksin nousua vastaava kustan- nustason nousu	Maks. indeksin nousua vastaava kustan- nustason nousu	Maks. indeksin nousua vastaava kustan- nustason nousu	Maks. indeksin nousua vastaava kustan- nustason nousu
Toiminnallisuuden ja laatuun liittyvät tavoitteet							
Asuntokannan arvon ja vuokrattavuuden säilyminen	PTS:n toteuttami- nen						
	Toteutuneet kus- tannukset suh- teessa budjetoituun (%)	95 %	100 %	95–105 %	95–105 %	95–105 %	95–105 %
	Laajuus asun- toina: toteutuneet suhteessa budje- toituun (%)	(ei ollut vielä mitattuna vuonna 2022)	100 %	95–105 %	95–105 %	95–105 %	95–105 %
Asiakastyytyväisyys	NPS (Net Promoter Score)	25,2	25	38,5	39	39,5	40,5

Tavoite	Mittari	Toteuma 2022	Ennuste 2023	Tavoitetaso 2024	Tavoitetaso 2025	Tavoitetaso 2026	Tavoitetaso 2027
Henkilöstöön liittyvät tavoitteet							
Työtyytyväisyys	Yli vertailuaineiston keskiarvon (Työeläkevakuuttajan tutkimus)	Yli vertailuaineiston keskiarvon (Työeläkevakuuttajan tutkimus)	Yli vertailuaineiston keskiarvon (Työeläkevakuuttajan tutkimus)	Yli vertailuaineiston keskiarvon (Työeläkevakuuttajan tutkimus)	Yli vertailuaineiston keskiarvon (Työeläkevakuuttajan tutkimus)	Yli vertailuaineiston keskiarvon (Työeläkevakuuttajan tutkimus)	Yli vertailuaineiston keskiarvon (Työeläkevakuuttajan tutkimus)
Terveysperusteiset pois-saolot	%:a henkilöstöstä/v	3,1	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5
Vastuullisuuteen liittyvät tavoitteet							
SDG-tavoite 10: Eriarvoisuuden vähentäminen Torjumme segregatiota, tarjoamme kohtuuhintaista asumista ja tuemme asumisen haastavissa tilanteissa	VAV Asunnot Oy:n keskivuokra suhteessa markkinavuokraan	32 % alle markkinavuokran	32 % alle markkinavuokran	Vähintään 30 % alle markkinavuokran	Vähintään 30 % alle markkinavuokran	Vähintään 30 % alle markkinavuokran	Vähintään 30 % alle markkinavuokran
SDG-tavoite 11: Kestävät kaupungit ja yhteisöt sekä SDG-tavoite 13: Ilmastotekoja	Hiilineutraali VAV 2030			Ilmasto-tiekartta valmis	Mittari tulossa ilmastotiekartasta	Mittari tulossa ilmastotiekartasta	Mittari tulossa ilmastotiekartasta
SDG-tavoite 11: Kestävät kaupungit ja yhteisöt sekä SDG-tavoite 13: Ilmastotekoja	Lämmitysenergian kulutus, kWh/m3	41,3	40,5	39,7	38,9	Mittari tulossa ETJ+ päivityksen yhteydessä	Mittari tulossa ETJ+ päivityksen yhteydessä
SDG-tavoite 17: Yhteistyö ja kumppanuus	VAV kehittää vastuullisia hankintoja yhdessä kumppaniverkoston kanssa			Vastuullisuuskriteeri käytössä kaikissa hankinnoissa	Toimitusketjun vastuullisuuden kehittäminen (konkreettinen mittari kehitetään yhdessä kumppanien kanssa)	Mittari tulossa	Mittari tulossa

VTK Kiinteistöt Oy

Tavoite	Mittari	Toteuma 2022	Ennuste 2023	Tavoitetaso 2024	Tavoitetaso 2025	Tavoitetaso 2026	Tavoitetaso 2027
Talouteen liittyvät tavoitteet							
Kestävä ja vastuullinen taloudenpito	Konsernin oma-varaisuusaste %	35	35	>20	>20	>20	>20
	Konsernin tulos, milj. eur	3,3	3 (ilman fuusio- voittoa ja maanmyynti- voittoa)	2	2	2	2
	Outhouse-yhtiö: Ulkoisten vuok- rakohteiden vuokrausaste (%)	95	95	93	93	95	95
Toiminnallisuuteen ja laatuun liittyvät tavoitteet							
Terveelliset, turvalliset ja viihtyisät toimitilat (sisäl- täen sisäilmaparannuk- set)	Konsernin liike- vaihdosta vähin- tään n. 10 % käytetään perus- korjauksiin, milj. eur	9	10	10	10	10	10
Asiakastyytyväisyys, konserni	Asteikko 1–5	-	tavoite: vas- tausten kes- kiarvo yli 3,5	-	vastausten kes- kiarvo yli 3,5	-	vastausten kes- kiarvo yli 3,5

Tavoite	Mittari	Toteuma 2022	Ennuste 2023	Tavoitetaso 2024	Tavoitetaso 2025	Tavoitetaso 2026	Tavoitetaso 2027
Henkilöstöön liittyvät tavoitteet							
Konsernin henkilöstön hyvinvointikysely	Asteikko 1–5	-	4,4	vastausten keskiarvo yli 4,0	vastausten keskiarvo yli 4,0	vastausten keskiarvo yli 4,0	vastausten keskiarvo yli 4,0
Vastuullisuuteen liittyvät tavoitteet							
Konsernin vastuullisuusohjelman laatiminen	Vastuullisuusohjelman laatiminen 2024 -> Vastuullisuusohjelman toteutus	-	Vastuullisuusohjelma hyväksytty hallituksessa viimeistään 12/2023	Toteutus	Toteutus	Toteutus	Toteutus
SDG-tavoite 11: Kestävät kaupungit ja yhteisöt	Syksyllä 2023 päivitettyjen energiakatselmusten mukaisien toimenpiteiden toteuttaminen (%)			Ko. vuodelle ajoitetuista toimenpide-ehdotuksista toteutettu 100 %	Ko. vuodelle ajoitetuista toimenpide-ehdotuksista toteutettu 100 %	Ko. vuodelle ajoitetuista toimenpide-ehdotuksista toteutettu 100 %	Ko. vuodelle ajoitetuista toimenpide-ehdotuksista toteutettu 100 %

Vantaan Tilapalvelut Vantti Oy

Tavoite	Mittari	Toteuma 2022	Ennuste 2023	Tavoitetaso 2024	Tavoitetaso 2025	Tavoitetaso 2026	Tavoitetaso 2027
Talouteen liittyvät tavoitteet							
Kestävä ja vastuullinen taloudenpito	Tilikauden tulos vähintään 1 % liikevaihdosta. Tuloksessa ei huomioida satunnaisia eriä, jotka liittyvät Hyvinvointialueen kanssa tehtävään liiketoimintakauppaan (vuodet 2022 ja 2023).	1,59	1	1	1	1	1
Toiminnallisuuden ja laatuun liittyvät tavoitteet							
Asiakastytyväisyyden parantaminen (NPS)	NPS pisteluku	-62	-30	3	13	18	20
Kehittämisohtelma: Ateriopalveluiden asiakastytyväisyyden positiivinen kehittyminen	Ateriopalveluiden NPS Pisteluku			-30	-15	-5	0
Kehittämisohtelma: Puhtauspalveluiden kustannustehokkuus	Kustannustehokkuus vähintään 1 % (Hinnankorotus alittaa yleisen kustannustason nousun)			1	1	1	1
Henkilöstöön liittyvät tavoitteet							
Henkilöstötytyväisyys	Numeerinen 1–5	4	4,1	4,2	4,2	4,25	4,25
Sairauspoissaolot %	%	6	5,7	5,6	5,5	5,4	5,4

Tavoite	Mittari	Toteuma 2022	Ennuste 2023	Tavoitetaso 2024	Tavoitetaso 2025	Tavoitetaso 2026	Tavoitetaso 2027
Vastuullisuuteen liittyvät tavoitteet							
SDG-tavoite 12: Vastuullista kuluttamista (ympäristövastuullisuus)	Kokonaisbiojätteen määrä grammaa/ruokailija	50,1	51	49,5	48	47	46
SDG-tavoite 12: Vastuullista kuluttamista (ympäristövastuullisuus)	LUKE:n ruokatuotannon hiilijalanjäljen mittarin käyttöönotto vuoden 2024 aikana						
SDG-tavoite 12: Vastuullista kuluttamista (ympäristövastuullisuus)	Aiheutetut CO2 päästöt (t) / tuotantoauto	0,65	0,55	0,5	0,4	0,3	0,2
SDG-tavoite 3: Terveyttä ja hyvinvointia (sosiaalinen vastuullisuus)	eNPS (työntekijöiden nettosuositeluindeksi)	-3	3	8	10	12	15
SDG-tavoite 8: Ihmisarvoista työtä ja talouskasvua (hyvä hallintotapa ja organisaation johtaminen)	Henkilöstön ammatillisen kehittämisen lisäkoulutukset vuodessa (kpl määrä)	101	80	90	95	100	105

Mercuria kauppaoppilaitos Oy

Tavoite	Mittari	Toteuma 2022	Ennuste 2023	Tavoitetaso 2024	Tavoitetaso 2025	Tavoitetaso 2026	Tavoitetaso 2027
Talouteen liittyvät tavoitteet							
Kestävä ja vastuullinen taloudenpito	Nettotulos, Euroa Tulokseen vaikuttavat valtionrahoituksen mahdolliset maksuperusteiden muutokset ja maksuaikataulu	928 115	300 000	300 000	300 000	300 000	300 000
Rakennuksen PTS:n mukaisten vuosittaisten toimenpiteiden toteuttaminen hiilineutraalilla ja resurssiviisaalla tavalla huomioiden rakennuksen tuleva käyttöikä	Toteutusaste (%)	100	100	100	100	100	100
Toiminnallisuuden ja laatuun liittyvät tavoitteet							
Tavoitteelliset opiskelijavuodet	kpl	850	855	860	860	860	870
Opiskelijapalaute (amis-palaute, päättökysely)	nps-indeksi	69	58	58	59	59	61
Työelämäpalaute: työpaikkaohjaajakysely	Tyytyväisyys 1–5	4,4	4,2	4,2	4,2	4,2	4,2
Henkilöstöön liittyvät tavoitteet							
Henkilöstön työfiilis	Tyytyväisyys 1–5	4,2	4,1	4,1	4,1	4,1	4,1

Tavoite	Mittari	Toteuma 2022	Ennuste 2023	Tavoitetaso 2024	Tavoitetaso 2025	Tavoitetaso 2026	Tavoitetaso 2027
Vastuullisuuteen liittyvät tavoitteet							
SDG-tavoite 4: Hyvä koulutus	Opiskelijajapa- laute, (amispa- laute) tyytyväi- syys koulutuk- seen, kokonais- arvosana 1–5	Uusi mittari	4,4	4,4	4,4	4,4	4,4
SDG-tavoite 3: Terveyttä ja hyvinvointia	Vuotuinen opis- kelijakysely, kes- kiarvo osiosta il- mapiiri ja hyvin- vointi 1–5	Uusi mittari	4,2	4,2	4,2	4,2	4,2
SDG-tavoite 5: Suku- puolten tasa-arvo	Vuotuinen opis- kelijakysely, tasa-arvoa kos- keva kysymys 1– 5	Uusi mittari	4,1	4,1	4,1	4,1	4,1
SDG-tavoite 12: Vastuul- lista kuluttamista	Mittari kehitteillä hiilijalanjäljen laskennan yhtey- dessä (VASKI- HANKE: Vas- tuullinen ja kes- tävä ammatilli- nen koulutus)	Uusi mittari	Uusi mittari	Mittari tulossa	Mittari tulossa	Mittari tulossa	Mittari tulossa

Kiinteistöyhtiöt

Tavallisten kiinteistöyhtiöiden tavoitteet

1. Ylläpitokustannusten kehitys ei ylitä yleisen kustannustason kehitystä:
 - Tilastokeskuksen kiinteistön ylläpidon kustannusindeksi (vrt. edellisen tilikauden toteuma kuluvaan tilikauteen)
2. PTS:n mukaisten vuosittaisten toimenpiteiden toteuttaminen hiilineutraalilla ja resurssiviisaalla tavalla sekä rakennuksen käyttöään huomioiminen PTS:ssä
 - Toimenpiteiden toteuttamisaste 100 %
3. Sähköautojen latausinfraan toteuttaminen niiden yhtiöiden osalta, joiden 2023 tehdyn kartoituksen mukaan on järkevää toteuttaa latausinfraa kiinteistöilleen

Liiketoimintaa markkinoilla harjoittavien pysäköintiyhtiöiden, Ratakujan Pysäköinti Oy:n sekä Tikkuparkki Oy:n lisätavoitteet

4. Kestävä ja vastuullinen taloudenpito: Voitollisen tuloksen saavuttaminen viimeistään vuoden 2024 loppuun mennessä

Elinkaaren loppuvaiheessa olevien kiinteistöyhtiöiden vastuullisuustavoite

5. Kiertotalouden edistäminen kestävän purkamisen elementein: purkumateriaalien uudelleenkäyttö ja kierrättäminen
6. Kiinteistön uuden käyttötarkoituksen toteuttamiseen liittyvien toimenpiteiden käynnistäminen esim. kaavoituksen kautta
7. Rakennuksen elinkaaren loppuajan PTS:n toteuttaminen resurssiviisaalla tavalla

LIITTEET

- LIITE 1 Uudisrakentaminen 2024–2033
- LIITE 2 Korjausrakentaminen 2024–2033
- LIITE 3 Vuokra- ja osaketilojen muutokset 2024–2033
- LIITE 4 Liikuntapaikkarakentaminen 2024–2028

LIITE 1; Uudisrakentaminen 2024–2033

1 000 €	Suuralue	Kustannus arvio	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
A. OMAT INVESTOINNIT 2024-2033		208 720	45 980	53 110	71 570	86 830	93 660	66 840	98 080	91 380	86 330	58 080	9 580
KASVATUKSEN JA OPPIMISEN TOIMIALA, koulut		57 650	2 000	14 200	14 100	34 350	45 880	32 350	45 050	40 000	71 150	53 100	9 200
Aviapoliksen päiväkoti ja koulu sekä nuorisotilaa (Atomi)	Aviapolis	21 800	0	0	0	200	3 300	14 500	9 500	300	0	0	0
Aviapoliksen yhtenäiskoulu (Muuran koulu)	Aviapolis	0	0	500	4 000	24 200	19 800	400	0	0	0	0	0
Sotungin lukion uudisrakennus	Hakunila	0	0	0	0	0	0	0	500	3 500	22 200	17 800	500
Kanniston koulu II-vaihe (sis mus. opisto ja kuvataidekoulu)	Kivistö	19 050	1 700	10 000	7 500	50	0	0	0	0	0	0	0
Keimolanmäen koulu ja päiväkoti	Kivistö	0	0	0	0	0	200	3 000	14 000	9 200	300	0	0
Seutulan koulun uudistaminen	Kivistö	0	0	0	0	0	0	100	1 500	10 000	5 000	100	0
Kytöpuiston ja Ilojan koulujen väistötila - UR01 kust 2023	Koivukylä	0	100	100	100	0	0	0	0	0	0	0	0
Kytöpuiston koulun laajennus muutos- ja korjaustöiden yht	Koivukylä	0	0	700	1 500	100	0	0	0	0	0	0	0
Leppäkorven koulun laajennus	Korso	14 100	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Hämeenkylässä koulun väistötila	Myyrmäki	0	0	0	0	0	230	0	0	0	0	0	0
Ojahaan peruskoulu (ensimmäinen vaihe)	Myyrmäki	0	0	0	400	3 000	16 000	10 600	300	0	0	0	0
Ojahaan peruskoulu (toinen vaihe)	Myyrmäki	0	0	0	0	0	0	0	0	500	9 800	7 400	100
Vaskivuoren lukion laajennus	Myyrmäki	2 700	150	2 750	50	0	0	0	0	0	0	0	0
IB-peruskoulu ja -päiväkoti	Tikkurila	0	0	0	0	0	250	3 500	18 500	11 200	300	0	0
Peltolan koulun laajennus yhtenäiskouluksi	Tikkurila	0	0	0	0	0	0	0	750	5 300	33 400	26 700	600
Simonkallion koulun lisätilat	Tikkurila	0	0	0	0	0	0	0	0	0	150	1 100	8 000
Tikkurilan alueen koulun laajennus	Tikkurila	0	0	150	550	6 800	6 100	250	0	0	0	0	0
KASVATUKSEN JA OPPIMISEN TOIMIALA, päiväkodit		106 030	34 760	17 400	36 200	47 880	36 100	20 430	31 020	33 600	14 400	4 700	100
Aviapoliksen päiväkoti II	Aviapolis	7 100	100	4 100	5 600	50	0	0	0	0	0	0	0
Aviapoliksen päiväkoti III	Aviapolis	7 100	0	0	200	4 800	4 400	100	0	0	0	0	0
Illenpihan tp. Pvk.	Aviapolis	0	70	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kaskela III päiväkoti	Hakunila	0	0	0	0	0	0	0	300	4 900	4 500	100	0
Kaskelan I päiväkoti	Hakunila	6 100	100	350	4 800	4 600	50	0	0	0	0	0	0
Kaskelan II päiväkoti + Itä-Vantaan ruotsinkielinen pk	Hakunila	0	0	0	300	6 600	5 600	150	0	0	0	0	0
Latupuiston päiväkoti / Rajakylän pk.	Hakunila	10 000	9 800	1 400	50	0	0	0	0	0	0	0	0
Länsimäen pvk	Hakunila	8 500	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Länsimäen tp. Paviljonki pvk.	Hakunila	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rajakylän tp. Pvk.	Hakunila	0	0	0	80	0	0	0	0	0	0	0	0
Keimolanmäen vuokrapaviljonki päiväkoti ja alakoulutiloja	Kivistö	0	0	0	0	220	0	0	0	0	0	0	0
Kivistön V päiväkoti	Kivistö	0	0	0	0	0	0	300	4 900	4 500	100	0	0

1 000 €	Suuralue	Kustannus arvio	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Kivistön päiväkotii II	Kivistö	0	0	300	4 600	4 250	50	0	0	0	0	0	0
Kivistön päiväkotii III a hyväksytty KV 11/2017	Kivistö	7 100	100	400	4 550	4 100	50	0	0	0	0	0	0
Kivistön päiväkotii IV	Kivistö	7 100	0	0	0	200	4 500	4 200	100	0	0	0	0
Ruusupuun päiväkodin rakennuttajakustannukset	Kivistö	0	200	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Koivukylän päiväkotii I	Koivukylä	10 000	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Koivukylän päiväkotii II	Koivukylä	0	0	0	0	0	0	300	4 900	4 500	100	0	0
Talvikkitien tilap. pvk	Koivukylä	0	0	0	0	330	0	0	0	0	0	0	0
Korson päiväkotii, uusi päiväkotii purettavan tilalle	Korso	7 100	6 500	1 500	50	0	0	0	0	0	0	0	0
Leppäkorven uusi päiväkotii	Korso	0	0	0	150	3 600	3 400	50	0	0	0	0	0
Matarin päiväkotii	Korso	0	0	200	4 400	4 300	50	0	0	0	0	0	0
Vierumäen päiväkotii	Korso	0	0	0	300	4 900	4 500	100	0	0	0	0	0
Jönsaksen päiväkotii	Myyrmäki	0	0	0	0	0	0	0	0	300	4 900	4 500	100
Karhunkierroksen päiväkotii (Hämeenkyllän/Pähkinärinteen)	Myyrmäki	0	1 900	2 250	5 900	100	0	0	0	0	0	0	0
Kelokuusen päiväkotii (ent. Raappavuoren pvk.)	Myyrmäki	0	8 370	200	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Laajavuoren päiväkotii	Myyrmäki	0	0	0	0	0	0	300	4 900	4 500	100	0	0
Lounaniityn päiväkotii (ent.Vantaanlaakson päiväkotii)	Myyrmäki	0	0	0	0	0	0	300	6 200	5 500	100	0	0
Myyrmäen alueen päiväkotii	Myyrmäki	0	0	0	0	200	4 800	4 400	100	0	0	0	0
Mårtensdals kampus (päiväk+keittiölaaj),pihan lähiliikuntapaikka	Myyrmäki	7 100	2 500	6 400	300	0	0	0	0	0	0	0	0
Patotien päiväkotii	Myyrmäki	7 100	4 670	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Uomarinteen päiväkotii	Myyrmäki	0	0	0	0	0	0	0	300	4 900	4 500	100	0
Viherpuiston päiväkotii	Myyrmäki	0	0	0	200	4 800	4 400	100	0	0	0	0	0
Jokiniemen ala-astekoulun laajennus päiväkotii- ja koulutiloilla	Tikkurila	11 900	300	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kielotien wokrapäiväkotii ja leikkihiha puistoon	Tikkurila	330	0	0	0	0	0	180	170	0	0	0	0
Lauhatien päiväkotii	Tikkurila	9 500	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Puutarhatien päiväkotii (Tikkurilan pvk II)	Tikkurila	0	0	0	0	0	300	4 700	4 400	100	0	0	0
Tikkurila; Tp. Päiväkotii väistötilaksi	Tikkurila	0	0	0	0	330	0	0	0	0	0	0	0
Tikkurilan alueen päiväkotii	Tikkurila	0	0	0	0	100	3 900	4 950	50	0	0	0	0
Tikkurilan alueen päiväkotii III	Tikkurila	0	0	0	0	0	0	300	4 700	4 400	100	0	0
Tikkurilan pvk II	Tikkurila	0	0	200	4 550	4 400	100	0	0	0	0	0	0
Tikkurilan tp. Pvk.	Tikkurila	0	0	0	170	0	0	0	0	0	0	0	0
KAUPUNKIKULTTUURI JA HYVINVOINNIN TOIMIALA		44 340	6 050	20 930	20 590	4 320	11 400	13 780	21 730	17 500	500	0	0
Aviapoliuksen yhtenäiskoulun liikuntahalli	Aviapolis	0	0	0	50	1 250	4 500	50	0	0	0	0	0
Hakunilan urheilupuiston tapahtuma- ja varastotila	Hakunila	0	0	0	0	0	0	200	2 900	300	0	0	0
Hakunilan urheilupuiston tekojääkentän huoltorakennus	Hakunila	0	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

1 000 €	Suuralue	Kustannus- arvio	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Kuusijärven apurakennus yrittäjien tilat	Hakunila	0	0	0	0	0	0	380	200	0	0	0	0
Kuusijärven apurakennus, wc-tila/infokatos	Hakunila	0	0	380	200	0	0	0	0	0	0	0	0
Kuusijärven uudet savusaunat	Hakunila	0	0	1 500	810	0	0	0	0	0	0	0	0
Kuusijärven vuokravälinerakennus	Hakunila	0	0	0	0	0	0	200	130	0	0	0	0
Vaaralan lampien rakennukset -hanke	Hakunila	0	0	50	500	400	50	0	0	0	0	0	0
Aviapoliksen / Kivistön uimahalli	Kivistö	0	0	0	0	200	800	6 000	18 400	17 200	500	0	0
Keimolanmäen koulun lähiliikuntapaikka	Kivistö	0	0	0	30	320	0	0	0	0	0	0	0
Elmon uimahalli	Koivukylä	44 340	6 000	19 000	19 000	2 000	0	0	0	0	0	0	0
Elmon urheilupuiston huoltorakennus	Koivukylä	0	0	0	0	50	3 050	50	0	0	0	0	0
Myymäen kaupunkikulttuuritalo	Myymäki	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Myymäen urheilutalo, uimahallin laajennus	Myymäki	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mårtendals kampus lähiliikuntapaikka	Myymäki	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ojahaan yhtenäiskoulun liikuntahalli	Myymäki	0	0	0	0	50	1 150	4 600	50	0	0	0	0
Tikkurilan urheilupuiston kenttien katsomo ja huoltotilat	Tikkurila	0	0	0	0	50	1 850	2 300	50	0	0	0	0
KAUPUNKIYMPÄRISTÖN TOIMIALA		700	20	30	430	30	30	30	30	30	30	30	30
Ytv:lle vuokr. Linja-autoliik. Wc-tilat	0	0	20	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
Aviapolis X tapahtumatila	Aviapolis	700	0	0	400	0	0	0	0	0	0	0	0
KAUPUNKIYMPÄRISTÖN TOIMIALA, KIINTEISTÖT JA TILAT		0	3 150	550	250	250	250	250	250	250	250	250	250
Uudisrak / budjetti	0	0	550	550	250	250	250	250	250	250	250	250	250
Kuusijärvihanke	Hakunila	0	2 600	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
B. KONSERNIYHTIÖIDEN KOHTEET													
VTK KIINTEISTÖT OY													
Kasvatuksen ja opetuksen toimiala													
Aviapoliksen uusi lukio (VTK)	Aviapolis	0											
Vehkalan ammatillinen oppilaitos	Kivistö	78 200											
Lumon lukio peruskorjaus (VTK)	Korso	0											
Tikkurilan toisen asteen kampuksen lukio (VTK)	Tikkurila	0											
VARIA Hiekkaharju peruskorjaus	Tikkurila	24 800											
Varia Hiekkaharju laajennus, mm. ruokala	Tikkurila	3 000											
Varia Hiekkaharjun peruskorjaus, VTK:n omistamissa tiloissa	Tikkurila	5 300											
Kaupunkikulttuuri ja hyvinvoinnin toimiala		0											
Kaskelan liikuntahalli	Hakunila	0											
Keimolanmäen koulun liikuntahalli	Kivistö	0											
Koillis-Vantaan liikuntahalli	Korso	0											
Koillis-Vantaan liikuntahalli 2	Korso	0											
Myymäen Opistotalo	Myymäki	0											

1 000 €	Suuralue	Kustannus arvio	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Aikuisopiston tilat Osaamiskampukselle	Tikkurila	0											
Aikuisten perusopetuksen tilat	Tikkurila	0											
Tikkurilan liikuntahalli	Tikkurila	0											
MUUT KONSERNIYHTIÖT		0											
Asukastupa Leinelä (Konsas hanke)	Koivukylä	0											
Martinlaakson lukion peruskorjaus	Myyrmäki	0											
C. VUOKRATILAT, INVESTORINA KAUPUNGIN ULKOPUOLINEN KIINTEISTÖSIJOITTAJA													
Kaupunkistrategian ja johdon toimiala													
Elinvoimapaalvelujen tilat, Osaamiskampuksessa	Tikkurila	0											
Tikkurilan alueen toimistohankkeet / yht. eri toimialat	Tikkurila	0											
Kasvatuksen ja opetuksen toimiala													
Kalustonkunnostajien tilat	Tikkurila	0											
Sotungin lukiopaviljonki	Hakunila	0											
Kytöpuiston ja Ilolan koulun väistötila	Koivukylä	0											
Varia Koivukylän osakorjaukset tai korvaava väistötilaratkaisu	Koivukylä	0											
Leppäkorven koulun väistötila	Korso	0											
Hakunilan alueen päiväkotipaviljonki	Hakunila	0											
Ruusupuun päiväkotia (ent. Kivistön päiväkotia)	Kivistö	9 300											
Kielotien vuokrattavat päiväkotitilat	Tikkurila	0											
Paviljonki Kiello	Tikkurila	0											
Kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinnin toimiala													
Aviapoliksen asukastilat	Aviapolis	0											
Aviapoliksen uusi kirjasto ja kulttuuritila	Aviapolis	0											
Aviapoliksen uusi nuorisotila	Aviapolis	0											
Kirjastopiste-, kulttuuri- ja nuorisotilat Kivistön kauppakeskus	Kivistö	0											
Asukastilat Kohtaamopalvelussa	Tikkurila	0											
Laajenevan perusopetuksen aikuisten lisätilat	Tikkurila	0											
Lastenkulttuurikeskus Pessin uudet tilat	Tikkurila	0											
Tikkurilan kirjastalon taideopetustilojen väistötilat	Tikkurila	0											
Tikkurilan kirjaston aineiston ja logistiikan väistötilat	Tikkurila	0											
Tikkurilan kirjastopalvelujen väistötilat	Tikkurila	0											
Tikkurilan uudet asukastilat	Tikkurila	0											
D. LUNASTUKSET													
Illempuiston päiväkodin lunastus 2022-2024	Aviapolis	0											
Tammiston päiväkodin lunastus 2023	Aviapolis	0											

LIITE 2; Korjausrakentaminen 2024–2033

1 000 €	Suuralue	Kustannus- arvio	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	
KORJAUSRAKENTAMINEN 2024-2033 yhteensä			81 671	44 450	48 570	45 690	56 230	38 530	23 230	30 480	32 880	36 480	35 080	30 580
KAUPUNKISTRATEGIA JA JOHTO TOIMIALA: Määrärahavaraus			0	0	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
SOSIAALI- JA TERVEYDENHUOLTO			2 700	3 450	920	1 470	620	320	320	320	320	320	320	320
Myyrmäen toimintakeskus, peruskorjaus	Myyrmäki	2 200	2 650	500	1 050	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Vuorikumpu hoivatiilojen muutos- ja korjaustyöt laajennuksen yht	Tikkurila	500	500	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sosiaali- ja terveydenhuollon tilojen viilennys	---	0	100	100	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Määrärahavaraus	0	0	100	320	320	320	320	320	320	320	320	320	320	320
Länsimäen terveysaseman seinien maalaus	Hakunila	0	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kuuselan perhekuntoutuskeskuksen piha-alueen suunnittelu ja tote	Tikkurila	0	0	0	0	300	0	0	0	0	0	0	0	0
KASVATUKSEN JA OPPIMISEN TOIMIALA, koulut			70 207	22 420	24 800	28 450	36 500	19 750	9 900	17 200	19 600	23 200	21 800	17 300
Veromäen koulu; pintaremontti	Aviapolis	0	800	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Veromäen koulun peruskorjaus ja muutostyöt	Aviapolis	0	0	0	0	0	0	600	6 800	9 500	6 500	300	0	0
Hakunilan lisäoppimistilat	Hakunila	0	350	1 300	300	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Itä-Hakkilan koulun peruskorjaus	Hakunila	0	50	500	3 400	7 650	800	50	0	0	0	0	0	0
Sotungin peruskoulun peruskorjaus	Hakunila	120	0	0	0	0	0	0	0	0	100	3 000	14 000	0
Kytöpuiston koulun muutos- ja korjaustyöt	Koivukylä	9 357	550	5 750	3 700	50	0	0	0	0	0	0	0	0
VARIA/Talvikkitien tp. Perusparannus	Koivukylä	14 300	0	0	0	0	100	1 150	4 850	3 200	100	0	0	0
Jokivarren koulun tilamuutokset	Korso	0	1 400	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kulomäen koulun tilamuutos- ja korjaustöitä	Korso	0	600	2 050	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Leppäkorven koulu: muutostyöt	Korso	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Leppäkorven puukoulun peruskorjaus	Korso	1 940	1 750	2 800	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mikkolan Lyyra koulun muutos- ja korjaustyöt	Korso	0	900	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mikkolan Vega koulun muutos- ja korjaustyöt	Korso	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Askiston koulun ja lisärakennuksen peruskorjaus	Myyrmäki	0	0	0	0	0	0	550	2 650	0	0	0	0	0
Kaivokselan koulu; muutos- ja korjaustyöt	Myyrmäki	10 200	0	100	750	11 200	4 300	200	0	0	0	0	0	0
Mårtensdals skola	Myyrmäki	0	2 150	1 500	300	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Simonkallion koulu: korjaus ja muutostöitä	Tikkurila	8 300	0	3 100	8 200	1 000	100	0	0	0	0	0	0	0
Tikkurilan lukion peruskorjaus	Tikkurila	0	0	0	0	0	0	0	300	4 400	14 000	16 000	800	0
Viertolan koulu,	Tikkurila	0	0	150	500	8 300	5 600	200	0	0	0	0	0	0
Ilolan koulu+laajennus, peruskorjaus	Koivukylä	0	0	0	50	750	5 600	4 000	100	0	0	0	0	0
Kilterin koulu; muutos- ja korjaustyöt	Myyrmäki	0	300	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

1 000 €	Suuralue	Kustannus- arvio	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Kivimäen koulu, peruskorjaus, vaihe 2	Myyrmäki	0	200	400	7 000	3 900	50	0	0	0	0	0	0
Pähkinärinteentien koulun korjaukset	Myyrmäki	0	0	0	0	0	50	650	0	0	0	0	0
JOKINIEMEN KOULU ENT.LUKIO (vaihe II)	Tikkurila	14 000	9 500	2 800	50	0	0	0	0	0	0	0	0
Jokiniemen ala-asteen korjaus- ja muutostyöt (vaihe I)	Tikkurila	9 500	500	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rajakylän koulun tilamuutokset	Hakunila	0	0	0	100	1 100	0	0	0	0	0	0	0
Kanniston koulun nuorisotilojen väliaikaiset tilamuutokset	Kivistö	0	0	200	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kanniston koulun tilamuutokset	Kivistö	0	50	850	2 050	50	0	0	0	0	0	0	0
Vaskivuoren lukion muutos- ja korjaustyöt laajennuksen yht.	Myyrmäki	2 250	1 000	1 300	50	0	0	0	0	0	0	0	0
Dickursby skola, vanhojen puuikkunoiden kunnostus/uusiminen	Tikkurila	240	100	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Koulut; Määrärahavaraus		0	1 320	1 100	1 100	1 600	1 600	1 600	1 600	1 600	1 600	1 600	1 600
Koulut; Määrärahavaraus/ Pihakorjaukset	0	0	0	900	900	900	900	900	900	900	900	900	900
Koivukylän koulun pihan perusparannus	Koivukylä	0	450	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Peltolan koulun pihan perusparannus	Tikkurila	0	450	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Viertolan koulun Jokirannan toimipisteen hiekkakentän laajennus	Tikkurila	0	0	0	0	0	650	0	0	0	0	0	0
KASVATUKSEN JA OPPIMISEN TOIMIALA, päiväkodit		7 030	6 190	5 740	5 490	5 490	5 490	5 490	5 490	5 490	5 490	5 490	5 490
Peltovuoren päiväkodin osittainen perusparannus	Aviapolis	800	0	800	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Riihipellon päiväkotit osittainen perusparannus	Aviapolis	800	800	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ylästön päiväkotit, osittainen perusparannus	Aviapolis	800	800	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Hepopuiston päiväkodin osittainen peruskorjaus	Hakunila	0	0	0	600	0	0	0	0	0	0	0	0
Nissaksen päiväkodin osittainen perusparannus	Hakunila	0	0	1 050	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kivistön päiväkodin osittainen peruskorjaus	Kivistö	0	0	0	800	0	0	0	0	0	0	0	0
Seutulän päiväkodin osittainen perusparannus	Kivistö	0	0	800	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Päiväkummun päiväkodin osittainen perusparannus	Koivukylä	800	800	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rautkallion päiväkodin osittainen peruskorjaus	Koivukylä	0	0	800	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Seljapolun päiväkotit, osittainen perusparannus	Koivukylä	600	600	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ankkalammen päiväkodin osittainen peruskorjaus	Korso	800	0	800	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Vallinojan päiväkotit osittainen peruskorjaus	Korso	800	500	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Jönsaksen päiväkodin osittainen peruskorjaus	Myyrmäki	0	0	800	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kimaran päiväkodin osittainen peruskorjaus	Myyrmäki	800	0	0	0	800	0	0	0	0	0	0	0
Laajavuoren päiväkodin osittainen perusparannus	Myyrmäki	0	0	0	800	0	0	0	0	0	0	0	0
Pähkinäsärkijän päiväkotit osittainen peruskorjaus	Myyrmäki	0	1 200	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mistelin päiväkodin osittainen peruskorjaus	Tikkurila	800	800	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

1 000 €	Suuralue	Kustannus- arvio	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Päiväkodit; Määrärahavaraus	0	0	0	0	2 600	4 000	4 800	4 800	4 800	4 800	4 800	4 800	4 800
Päiväkodit; Määrärahavaraus /Pihakorjaukset	0	0	0	690	690	690	690	690	690	690	690	690	690
Peltovuoren päiväkodin pihan perusparannus	Aviapolis	0	230	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Vallinojan päiväkodin pihan perusparannus	Korso	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mistelin päiväkotin pihan peruskorjaus	Tikkurila	0	230	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ristipuron päiväkotin pihan peruskorjaus	Tikkurila	30	230	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
KAUPUNKIKULTTUURI JA HYVINVOINNIN TOIMIALA		34	3 900	9 250	3 500	6 950	6 300	850	800	800	800	800	800
Nuorisotila Wintin pihan talousrakennusten peruskorjaus	Aviapolis	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Palokalustostosuojan korjaustyöt (Vernissa)	Tikkurila	0	100	200	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tikkurilan kirjastotalo	Tikkurila	0	0	50	500	6 000	5 500	50	0	0	0	0	0
Tikkurilan nuorisotalo Tonttula; peruskorjaus	Tikkurila	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Häkansbölen kartano; päärakennuksen peruskorjaus	Hakunila	34	200	1 200	1 900	150	0	0	0	0	0	0	0
Myyrmäen urheilutalo, uimahallin peruskorjaus	Myyrmäki	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kulttuuritehdas Vernissa, peruskorjaus	Tikkurila	0	2 300	7 000	300	0	0	0	0	0	0	0	0
Määrärahavaraus	0	0	1 300	800	800	800	800	800	800	800	800	800	800
KAUPUNKIYMPÄRISTÖN TOIMIALA		0	470	560	230	120	120	120	120	120	120	120	120
Sähköautojen latausasemien rakentaminen	0	0	350	350	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Määrärahavaraus	0	0	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120
Louhelan aseman korjaustyöt	Myyrmäki	0	0	0	50	0	0	0	0	0	0	0	0
Martinlaakson aseman korjaustöitä	Myyrmäki	0	0	0	60	0	0	0	0	0	0	0	0
Myyrmäen aseman korjaustöitä	Myyrmäki	0	0	90	0	0	0	0	0	0	0	0	0
KAUPUNKIYMPÄRISTÖN TOIMIALA , Kiinteistöt ja tilat		1 700	7 970	5 550	5 500	5 500	5 500	5 500	5 500	5 500	5 500	5 500	5 500
Kaivoksen koulun välttämättömät korjaustyöt	Myyrmäki	500	1 000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sisäilmaongelmat ; Määrärahavaraus	0	0	3 250	3 500	3 500	3 500	3 500	3 500	3 500	3 500	3 500	3 500	3 500
Määrärahavaraus (ulkovaippa, asunnot, keittiöt yms.)	0	0	2 240	700	700	700	700	700	700	700	700	700	700
Katrineberg, ulkoalueiden korjaus- ja muutostyöt	Kivistö	200	180	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tike/ Mr-varaus (ulkovaippa, asunnot, keittiöt yms.)	0	0	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300	300
Kehys ylläpidettävien rakennusten energiatehokkuustoimenpiteille	0	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000
ERITTELETTÖMÄT :Varavoima rakentamisen varaus	0	0	0	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000
VANTTI		0	0	700	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Hämeenkyllän koulun ateriakapasiteetin nostovaraus	Myyrmäki	0	0	200	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tikkurilan lukion keittiömuutos 2024	Tikkurila	0	0	500	0	0	0	0	0	0	0	0	0

LIITE 3; Vuokra- ja osaketilojen muutokset 2024–2033

1 000 €	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
VUOKRA- JA OSAKETILOJEN MUUTOS- JA KORJAUSTYÖT	1 790	1 320	1 320	1 320	1 320	1 320	1 320	1 320	1 320	1 320	1 320
Kaupunkistrategia ja johto toimiala	120	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Kasvatuksen ja oppimisen toimiala, koulut	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120
Kasvatuksen ja oppimisen toimiala, päiväkodit	580	580	580	580	580	580	580	580	580	580	580
Kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinnin toimiala	690	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240
Kaupunkiympäristön toimiala, kiinteistöt ja tilat	280	280	280	280	280	280	280	280	280	280	280

LIITE 4; Liikuntapaikkarakentaminen 2024–2028

1 000 e	Kustannus yht.	2024	2025	2026	2027	2028
UUDISRAKENTAMINEN						
Mårtensdals kampus (päiväk+keittiölaaj),pihan lähiliikuntapaikka	6 700	6 400	300	0	0	0
Hakunilan urheilupuiston tapahtuma- ja varastotila	200	0	0	0	0	200
Kuusijärven savusauna ja apurakennukset	3 470	1 880	1 010	0	0	580
Aviapolksen / Kivistön uimahalli	7 000	0	0	200	800	6 000
Elmon uimahalli	40 000	19 000	19 000	2 000	0	0
Elmon urheilupuiston huoltorakennus	3 150	0	0	50	3 050	50
Tikkurilan urheilupuiston kenttien katsomo ja huoltotilat	4 200	0	0	50	1 850	2 300
Kustannukset yhteensä (1 000 e), ilman konserniyhtiöiden kohteita	64 720	27 280	20 310	2 300	5 700	9 130
URHEILUALUEET						
Ulkoilureitit ja kuntoportaat	840	200	250	390	0	0
Pienkenttien perusparannus	1 880	300	80	1 500	0	0
Lähiliikuntapaikat	930	0	30	0	300	600
Elmon urheilupuisto	4 350	50	1 200	1 400	1 700	0
Hiekkaharjun urheilupuisto	300	0	150	150	0	0
Kenraalinpuiston kenttä	700	700	0	0	0	0
Kivistön urheilupuisto	100	0	0	0	0	100
Martinlaakson urheilupuisto tekojäähkontti	150	0	150	0	0	0
Tikkurilan urheilupuisto	4 400	0	100	1 200	1 400	1 700
Yhteensä (1 000 e)	13 650	1 250	1 960	4 640	3 400	2 400
VIRKISTYSALUEET						
Kormuniitty latusilta	270	270	0	0	0	0
Krakanpuiston luonnonsuojelualueen reitit	100	0	0	0	100	0
Kuusijärven esteetön uimapaikka	210	210	0	0	0	0
Naapuriniityn seniorireitti	30	0	0	30	0	0
Tammistonmäki	150	150	0	0	0	0
Vaaralan lammet ja Slåtmossen	310	10	0	0	300	0
Vaskivuorentie Mätäojan kv-silta	450	0	0	450	0	0
Yhteensä (1 000 e)	1 520	640	0	480	400	0

TALOUSSUUNNITELMA 2024-2027
TALOUSARVIO 2024

TS-neuvottelut 30.-31.10.2023 - Neuvottelutulos

ASIA NRO	SIVU	Sitovan tavoitteen nro/ talousarvion menokohta	MUUTOS +/- (1000 €)	ASIA
1.	1	Kaupunginjohtajan katsaus		Kaupunginjohtajan katsaus, tekstimuutos: "Venäjän hyökkäyssodan kiihdyttämä inflaatio..." korvataan "Kiihtynyt inflaatio..."
2.	3	Toimintaympäristö		Toimintaympäristö, tekstilisäys 1. kpl: "...saatavuushaasteiden takia." Lauseen jälkeen lisätään lause: "Tämä osaltaan nopeutti inflaatiota."
3.	17 18	Toimintaympäristö		Toimintaympäristö, tekstimuutos: Kuvio 19 päivitetään ja sen mukainen sivun 18 ensimmäinen tekstikappale
4.	22 183 184	Kiinteistövero, hallituksen esitys lakimuutoksesta		Jos hallituksen lakimuutosesitys yleisen maapohjan kiinteistöveron erottamisesta yleisestä kiinteistöverosta ja sen alarajan nostaminen 1,28 % -> 1,30 % hyväksytään eduskunnassa, tekee talousohjaus tarvittavat muutokset talousarviokirjaan. Muutoksen vaikutusta verotuloja lisäävästi (n. 600 000 e) ei huomioida, koska lokakuun verotuloennuste on suurin piirtein saman verran heikompi kuin se mihin talousarvio perustettiin.
5.	29	Sitova tavoite 1.3		Sitova tavoite 1.3, tekstilisäys tavoitetasoon Arvioidut maanmyyntivoitot vuodelle 2024 ovat noin 24,5 milj. euroa, maanvuokratulot noin 6,6 milj. euroa ja maankäyttösopimuskorvaukset noin n. 13,5 milj. euroa
6.	29	Sitova tavoite 1.4		Sitovat tavoite 1.4, tekstilisäys riskeihin: "Vantaa ja Keravan hyvinvointialueen kanssa tehtäviä vuokrasopimusneuvotteluita ei saada saatettua loppuun."
7.	29	Sitova tavoite 1.4		Sitova tavoite 1.4 tekstimuutos: "Myyntit etenevät markkinatilanne huomioon ottaen."
8.	30	Sitova tavoite 2.1		Sitova tavoite 2.1, tekstilisäys tavoitteeksi-osioon "Työttömyys vähenee" virke perään: taloussuunnitelmakaudella 2024-2027 koronaa edeltävälle vuoden 2019 tasolle.
9.	30	Sitova tavoite 2.1		Sitova tavoite 2.1 Vertailtavuuden helpottamiseksi työttömyyttä kuvaavat tunnusluvut esitetään vuosittaisissa lähtö- ja tavoitetasoissa myös prosentteina. (Osavuositarkastuksissa raportointivaiheessa ei prosenttilukuja ole saatavissa väestön iästä ja vieraskielisyydestä, koska kuukausitasoista tietoa ei saada Tilastokeskuksesta).
10.	30	Sitova tavoite 1.5		Sitova tavoite 1.5 tekstilisäys: ...markkinatilanne huomioiden

11.	31	Valtuustokauden tavoite 2: Vahvistetaan osaamista ja työllisyyttä elinvoiman ja hyvinvoinnin edistämiseksi		Uusi sitova tavoite 2.6.: Tunnistetaan paremmin potentiaaliset kasvuyritykset. Mittari: Luodaan malli tunnistaa potentiaaliset kasvuyritykset. Mittarin lähtötaso v:n 2022 loppu: Malli puuttuu. Mittarin tavoitetaso 2024: Malli on luotu. Riskit: Ei saa riittävän laadukasta dataa, jonka avulla tunnistetaan potentiaaliset kasvuyritykset
12.	32	Sitova tavoite 3.3		Sitova tavoite 3.3 tekstimuutos tavoitteeseen: "Vantaan juhluvuosi näkyy koko kaupungin alueella. Suuralueilla (7) järjestetään juhluvuoden päätapahtumia ja asuinalueilla järjestöjen organisoimia juhluvuositapahtumia. "
13.	34	Sitova tavoite 4.2		Sitova tavoite 4.2 lisäys riskeihin: Yhteistyö hyvinvointialueen palveluohjauksen kanssa ei toimi.
14.	35	Sitova tavoite 5.1		Sitova tavoite 5.1 tekstikorjaus tavoitetasoon: "Kaikkien yhdyspintasuunnitelmien ja -sopimuksien toteutumista on seurattu..."

15.	36	UUSI MITTARI valtuustokauden tavoite 6 alle numeroksi 6.2:	<p>Uusi sitova tavoite 6.2 Peruskoulun TET -jakson ja toisen asteen opiskelijoiden harjoittelupaikkatakuu</p> <p>Sitovan tavoitteen mittari: Kaupunki takaa jokaiselle peruskoululaiselle ja toisen asteen opiskelijalle tarvittavan harjoittelupaikan joko yrityksessä/yksityisellä sektorilla, kaupungin pääosin omistamassa yhtiössä tai kaupungin omassa yksikössä. Jokaisen toimialan palvelualueille sekä niiden yksikölle kiintiöidään vuosittainen harjoittelupaikkamäärä kasvatuksen ja oppimisen toimialan sekä elinvoimapaalveluiden kanssa käydyn yhteissuunnittelun avulla.</p> <p>Tavoite: 100 % perusopetuksen oppilaista löytää itselleen TET- tai TEPPO-jaksolle työelämäntutustumispaikan. Näistä työelämäntutustumispaikoista vähintään 10 % on kaupungin toimialoilta. Jotta oppilas saa tarvitsemansa tuen TET- tai TEPPO-paikan löytymistä varten, tulee hänen saada riittävää oppilaanohjausta peruskoulussa.</p> <p>Mittarin lähtötaso: Vantaalla vuosittain 2700 nuorta tarvitsee työelämäharjoittelupaikan. Tälle hetkellä virallista tilastointia ei ole. Epävirallisessa tilastoinnissa Vantaan kaupungin työelämään tutustumispaikkoja on noin 5%. Jatkossa Vantaan kaupungin toimialat sitoutuvat tarjoamaan palvelualueillaan sekä yksiköissään peruskoulun oppilaille aiempaa enemmän työelämäntutustumispaikkoja TET- tai TEPPO-jaksoilla. Toimialojen tarjoamien TET- tai TEPPO-paikkojen toteutumista seurataan työelämäntutustumissopimusten perusteella yhteistyössä oppilaanohjaajien kanssa.</p> <p>Merkittävimmät tavoitteiden toteutumista uhkaavat tekijät: Yritykset, kaupungin toimialat ja palvelualueet eivät sitoudu ja täytä harjoittelupaikkoja.</p>
16.	37	Sitova tavoite 7.2	<p>Sitova tavoite 7.2, tekstilisyys mittarin tavoitetasoksi, "Monikielisten oppijoiden..." jälkeen lisätään lause: "Varhaiskasvatuksen kieli- ja kulttuurikoordinaattorit mallintavat ja opastavat henkilöstöä kielitietoisiin menetelmiin ja välineisiin. Perusopetus järjestää kielitietoista opetusta ja S2-opetusta tukevaa lisäkoulutusta opettajille."</p>

17.	38	Uusi sitova tavoite 7.4		<p>Uusi sitova tavoite 7.4</p> <p>Sitova tavoite: Vantaalaisten osaaminen vahvistuu.</p> <p>Sitovan tavoitteen mittari: osaamisen vahvistamiseksi tehtävät toimenpiteet.</p> <p>Mittarin lähtötaso, v. 2022 loppu: mittareita koulutustason seuraamiseksi ei ole.</p> <p>Mittarin tavoitetaso 2024: vuoden 2023 aikana laadittujen mittareiden pohjalta ja niitä seuraten tehdään toimenpiteitä, jotka vahvistavat vantaalaisten osaamista</p> <p>Riski: Toimenpiteet koulutustason nostamisessa ovat pitkäjänteisiä, joten vuoden aikajaksolla muutokset eivät välttämättä näy. Kaupungin toimet aikuisväestön koulutustason nostamiseen ovat epäsuorempia ja väliin tulevia tekijöitä on paljon.</p>
18.	39	Sitova tavoite 9.1		<p>Sitova tavoite 9.1 tekstilisäykset:</p> <p>Lisäys sitovan tavoitteen loppuun sanan paranee jälkeen: ...yhteistyössä hyvinvointialueen kanssa.</p> <p>Lisäys riskeihin: Kodin ja koulun välinen yhteistyö ei toimi. Sosiaalisen median riskit.</p>
19.	39	9.1 syrjäytymis- ja eriarvoistumiskehitys katkaistaan		<p>Sitova tavoite 9.1. tekstilisäys:</p> <p>Kaupunki vahvistaa henkilökunnan ammattitaitoa ja valmiuksia neurokirjon piirteitä omaavien (nepsy) lasten ja nuorten kohtaamiseen varhaiskasvatuksessa ja perusopetuksessa.</p>
20.	40	Uusi sitova tavoite 9.3		<p>Uusi sitova tavoite 9.3.:</p> <p>Kaupunki luo ohjelmakokonaisuuden ja mittariston jengiytymiskehitykseen ja nuorisoväkivaltaan puuttumiseksi ja ennaltaehkäisemiseksi. Toimenpiteiden vaikutuksia seurataan.</p> <p>Lähtötaso: mittaria ei ole</p> <p>Mittarin tavoitetaso: ohjelmakokonaisuus ja mittaristo laadittu, toimenpiteiden vaikutuksia seurataan</p> <p>Riskit: resurssien riittävyys ja toimenpiteiden vaikuttavuus</p>
21.	41	Sitova tavoite 13.1		<p>Sitova tavoite 13.1 tekstilisäys riskeihin:</p> <p>Yhteistyö järjestöjen kanssa epäonnistuu.</p>
22.	42	Sitova tavoite 14.1		<p>Sitova tavoite 14.1 tekstilisäys riskeihin:</p> <p>Kotoutumisen yksilöllisyyttä ei kyetä riittävästi huomioimaan. Yksilölliseen kotouttamiseen ei ole riittävästi resursseja.</p>
23.	42	Sitova tavoite 14.1		<p>Sitova tavoite 14.1, tekstimuutos</p> <p>sitovan tavoitteen mittariksi-osioon "Kotouttamisohjelma hyväksytty". Muutetaan "kotouttaminen"-sana kotoutuminen-sanaksi tässä, sekä muissa kohdissa missä "kotouttaminen" -sana esiintyy.</p>

24.	42	Sitova tavoite 14.1		Sitova tavoite 14.1, tekstilisäys riskeihin: Hallitusohjelman mukainen kunnan kototutumisen edistämiseen saaman korvauksen keston lyhentäminen
25.	43	Sitova tavoite 18.1		Sitova tavoite 18.1, tekstimuutos: mittarin lähtötaso: 939 kt CO2-ekv 2024 tavoitetaso: kokonaispäästötavoite 609 kt CO2
26.	43	Sitova tavoite 20.1		Sitova tavoite 20.1., mittarin tavoitetaso tekstimuutos: 50 % toimenpiteistä edennyt Ympäristövahdissa toteutuksessa olevaksi, valmiiksi tai jatkuvaksi käytännöksi
27.	45	Sitova tavoite 24.1		Sitova tavoite 24.1, tekstilisäys sitovan tavoitteen mittariksi: ...toteutetaan vuonna 2024 yhteistyössä järjestöjen, kokemusasiantuntijoiden, koulujen ja oppilaitosten, asukas- ja nuorisotilojen, aluetyöntekijöiden ja yritysten kanssa.
28.	46	Sitova tavoite 27.1		Sitova tavoite 27.1., tekstilisäys "Asukastiloja toteutetaan investointiesitysten ja -ohjelman mukaisesti."
29.	46	Sitova tavoite 27.1		Sitova tavoite 27.1., tekstilisäys riskeihin: "Kaupunkikeskustojen kehittämistyöryhmien toimintamahdollisuudet."
30.	48	Sitova tavoite 29.1		Sitova tavoite 29.1, tavoitetaso muutos kohtaan palautuu hyvin työpäivän aiheuttamasta rasituksesta KASOn osalta uusi tavoitetaso 33,5 %
31.	49			Kaupungin sitovat tavoitteet, tekstilisäys taulukon loppuun: Sitovat tavoitteet on numeroitu kaupunkistrategian tavoitteiden mukaan. Kaikista valtuustokauden strategisista tavoitteista ei johdeta kaupunkitason sitovia tavoitteita valtuustokauden jokaiselle vuodelle, mutta näitäkin tavoitteita toteutetaan esimerkiksi toimialojen ja palvelualueiden tuloskorttien ja ohjelmatyön kautta.
32.	49	Sitova tavoite 30.1		Sitova tavoite 30.1., tekstilisäys riskeihin: Ei yhtenäistä toimintamallia yksiköissä/tiimeissä. Epäselvyydet toimintamallien soveltamisessa.
33.	66	10 Yleishallinto		10 Yleishallinto, tekstilisäys toimialan kuvaus: Varmistetaan toimintavuoden 2024 aikana, että luottamushenkilöiden palkkionmaksujärjestelmä- ja niihin liittyvät prosessit toimivat moitteettomasti.

34.	74	10 40 Kaupunginhallitus		10 40 Kaupunginhallitus, tekstimuutos: "Loppiaisvastaanotto" korvataan "Vantaa 50 v. - juhlavastaanotto loppiaisena"
35.	74	10 40 Kaupunginhallitus		10 40 Kaupunginhallitus, tekstilisäys: Siirretään kaupunginhallituksen kohtaan toimikunnat "Vuoden 2024 aikana perustetaan toimikunta selvittämään valtuuston toiminnan, päätöksenteon toimintaedellysten sekä hallintosäännön muutostarpeita seuraavaan valtuustokauteen ja tulevaan TE2024 uudistukseen liittyen sekä kehittämään strategian laadinnan ja toimenpanon prosessia."
36.	75	10 40 Kaupunginhallitus		10 40 Kaupunginhallitus, tekstilisäys myönteisen erityiskohtelun toimintaohjelma 2023-2025, 2. kappaleen perään: Toimintaohjelman toimet yhteensovitetaan nuorisopalveluiden muiden hankkeiden kanssa.
37.	78	10 50 Yhteistoimintaosuudet ja avustukset		10 50 Yhteistoimintaosuudet ja avustukset, tekstilisäys, toinen kpl, kolmannen lauseen perään lisätään lause: Tutkimustietoa voidaan käyttää mm. nuorison hyvinvoinnin edistämiseen.
38.	81	11 10 Yleisjohto		11 10 Yleisjohto, tekstilisäys toimialan kuvaukseen: Paikallisen erän jaossa painotetaan henkilöstön pito- ja vetovoimatekijöitä vahvistamista.
39.	83	11 40 Talous ja strategia		11 40 Talous ja strategia, tekstilisäys: "Kaupungin maataloustoiminnasta toteutetaan ulkopuolinen ja riippumaton selvitys. Selvityksessä huomioidaan oman maatalouden harjoittamisen kustannukset sekä hyödyt ja haitat. Lisäksi selvitetään kaupungin oman maatalouden harjoittamisen mahdollisesta luopumisesta seuraavat kustannusvaikutukset (sisältäen laskelman ostopalveluiden käytön kustannusvaikutuksista). Lisäksi arvioidaan vaikutukset varautumiseen."
40.	83	11 40 Talous ja strategia		11 40 Talous ja strategia, tekstilisäys: "Vantaalle / Vantaalta muuttaville tehdään säännöllisesti vetovoima/pitovoima kysely."
41.	86	11 50 Henkilöstö ja konsernipalvelut		11 50 Henkilöstö ja konsernipalvelut, tekstilisäys, palvelualueen keskeiset tavoitteet 2. kappaleen ensimmäiseen virkkeeseen: Lisäksi tavoitteena on henkilöstön työhyvinvoinnin paraneminen, työkyvyn aktiivinen...
42.	86	11 50 Henkilöstö ja konsernipalvelut		11 50 Henkilöstö ja konsernipalvelut , tekstilisäys palvelualueen keskeisiin tavoitteisiin: Kaupungin työnantajamielikuvaa parannetaan ja kehitetään uusia aktiivisia henkilöstön rekrytointitapoja osaajien saamiseksi Vantaalle. Huomioidaan onnistuneen työkykyjohtamisen vaikutukset henkilöstön pitovoimaan ja kehitetään työkykyjohtamisen tapoja. Toimintavuoden aikana jatketaan yhteisten toimintatapojen ja mallien kehittämistä sairauspoissaolojen vähentämiseksi.
43.	86	11 50 Henkilöstö ja konsernipalvelut		11 50 Henkilöstö ja konsernipalvelut korjaus, tuottavuutta ja vaikuttavuutta kuvaavat tunnusluvut: Kaupunkistrategia ja johto toimialan prosenttiosuus koko kaupungin henkilöstöstä (pois lukien työllisyyspalvelut ja Kupela) TP 2021: 3,5 %, TP 2022: 4,9 %, KS 2023: 4,6 % ja TA 2024: 4,4 %

44.	86	11 50 Henkilöstö ja konsernipalvelut		11 50 Henkilöstö ja konsernipalvelut, tekstilisäys, toiminnan kuvaus "Varmistetaan riittävä hankintaprosessin ohjaus, hankintaosaaminen ja hankintakoulutus kaikilla toimialoilla."
45.	86	11 50 Henkilöstö ja konsernipalvelut		11 50 Henkilöstö ja konsernipalvelut, tekstilisäys: "Monikulttuurisissa päiväkodeissa ja peruskouluissa työskenteleville maksettavaa rekrytointilisää jatketaan."
46.	90	11 60 Elinvoimapaalvelut		11 60 Elinvoimapaalvelut, tekstilisäys palvelualueen keskeiset tavoitteet 2. kpl loppuun: Nuorten yrittäjyyden ja yrittäjyyskasvatuksen edistämiseksi vahvistetaan yhteistyötä muiden toimialojen kanssa.
47.	90	11 60 Elinvoimapaalvelut		11 60 Elinvoimapaalvelut tekstilisäys: "Elinvoimapaalveluiden uudessa toimintamallissa huomioidaan oppisopimuskoulutuksesta tiedottaminen vantaalaisille yrityksille."
48.	90	11 60 Elinvoimapaalvelut		11 60 Elinvoimapaalvelut, tekstilisäys: Kaupunki vahvistaa aktiivista kontaktointia elinvoimaisten yritysten houkuttelemiseksi Vantaalle
49.	90	11 60 Elinvoimapaalvelut		11 60 Elinvoimapaalvelut tekstilisäys Elinvoimapaalvelut selvittää muiden kaupunkien kokemuksia AV-tuotannoista ja alan yritysten houkuttelusta, toiminnan organisoinnista ja resursoinnista. On tärkeää arvioida vaikutuksia, jotta voidaan verrata tällaista toimintaa vaihtoehtoisin elinvoimapaalvelujen kehittämisen kärkikohteisiin.
50.	91	11 65 Työllisyys ja kotoutumispalvelut		11 65 Työllisyys ja kotoutumispalvelut, tekstilisäys toimialan kuvaukseen 2. kpl loppuun: Ennakoidaan henkilöstörekrytoinneissa TE-palveluiden uudistus.
51.	91	11 65 Työllisyys- ja kotoutumispalvelut		11 65 Työllisyys- ja kotoutumispalvelut, tekstilisäys: "TE2024 -uudistuksen yhteydessä vahvistetaan suomen/ruotsin kielen opetusta työelämän tarpeisiin eri toimijoiden kanssa."
52.	92	11 65 Työllisyys ja kotoutumispalvelut		11 65 Työllisyys ja kotoutumispalvelut tekstilisäys: "Palvelualueen keskeiset tavoitteet" -osio, kolmas kpl, lisätään kappaleen loppuun: "Kaupungin keskeiset palvelut ovat saavutettavissa myös ei-digitaalisesti. Samalla varmistetaan, että palveluneuvontaa ja digitukea on saatavilla kaupungin järjestämänä".
53.	92	11 65 Työllisyys ja kotoutumispalvelut		11 65 Työllisyys ja kotoutumispalvelut, tekstilisäys palvelualueen keskeiset tavoitteet: "Otetaan työvoimapolitiittisia toimenpiteitä suunniteltaessa huomioon, että kaikkia pitkäaikaistyöttömiä ei voida kuntouttaa ja kouluttaa työkykyisiksi. Vantaa yhteistyössä hyvinvointialueen kanssa kehittää asiakkaiden ohjausta oikeuden palveluiden piiriin (mm. työkyvyn arviointi ja kuntoutus)."

54.	92	11 65 Työllisyys ja kotoutumispalvelut		11 65 Työllisyys ja kotoutumispalvelut, tekstilisäys: "Panostetaan erityisesti toimiin, joilla pitkäaikaistyöttömyyttä voidaan vähentää sekä katkaista työttömyysjaksoja."
55.	93	11 65 Työllisyys ja kotoutumispalvelut		11 65 Työllisyys ja kotoutumispalvelut, tekstilisäys, toiminnan keskeiset muutokset ja palveluiden kehittäminen, uusi kappale: Varmistetaan että ruotsinkielinen kotoutumispolku ja sen toteuttaminen on valmisteltu ja toimii.
56.	93	11 65 Työllisyys ja kotoutumispalvelut / Toiminnan keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen		11 65 Työllisyys ja kotoutumispalvelut , tekstilisäys sivun alkuun ensimmäiseksi kappaleeksi: Vantaan koko organisaatio pyrkii löytämään yhä parempia ja tehokkaampia toimialarajat ylittäviä keinoja kaikkien ikäryhmien kotoutumiseen ja yhteiskuntaan kiinnittymiseen.
57.	93	11 65 Työllisyys ja kotoutumispalvelut		11 65 Työllisyys ja kotoutumispalvelut, kommentti: Muutetaan termi vieraskielinen sanaksi "muunkielinen" jatkossa niihin kohtiin, joissa termiä voidaan käyttää. Toimintaympäristössä käytetään termiä vieraskielinen, koska Tilastokeskus käyttää kyseistä termiä väestötalastoissa. Virallisissa tilastoissa käytetään tietolähteen mukaisia termejä.
58.	98	11 70 Viestintä		11 70 Viestintä, tekstilisäys toimialan keskeiset muutokset, ensimmäinen lause: monikielistä, monikanavaista, selkokielistä sekä digitaalista...
59.	98	11 70 Viestintä		11 70 Viestintä, tekstilisäys sivulle 98, 1. kpl loppuun "Kaupunki kehittää viestinnän yhdenvertaista saavutettavuutta kokeilemalla viittomakielistä tulkkausta esim. keskeisissä valtuuston päätösasioissa ja muussa kaupungin keskeisessä tiedotuksessa.
60.	98	11 70 Viestintä		11 70 Viestintä, tekstilisäys: "Vantaan maineohjelmaan sisältyy markkinointikampanja Vantaan houkuttelevuuden lisäämiseksi korostaen pääkaupunkiseudun mittakaavassa edullisia perheasuntoja, viihtyisiä asuinalueita ja hyviä liikenneyhteyksiä."
61.	103	13 Kasvatus ja oppiminen		13 Kasvatus ja oppiminen, tekstilisäys, Toimialan keskeiset tavoitteet 1. kappaleen neljänneksi lauseeksi lisätään seuraava lause: "Tavoitteiden saavuttamiseksi henkilökuntaa koulutetaan tunnistamaan syrjinnän ja kiusaamisen eri muotoja ja lisätään valmiutta toimia ongelmatilanteissa."
62.	103	13 Kasvatus ja oppiminen		13 Kasvatus ja oppiminen, tekstilisäys, toimialan keskeiset tavoitteet, 3. kappaleen loppuun: Lisäksi selvitetään kuutoskaupunkien ja ystävyyskaupunki Huddingen kokemuksia.

63.	103	13 Kasvatus- ja oppiminen	130	13 Kasvatus- ja oppiminen, teksti- ja määrärahaesitys Kehitetään kesäajan maksutonta puistoruokailua siten, että puistoruokailun aikaa laajennetaan kestävästi koulujen koko loma-aika (kesäkuusta elokuulle). Siirrytään hallitusti tarjottavassa ruoassa lämpimään ruokaan ja pyritään luomaan puistoruokailusta yhteisöllinen ruokailukokemus. Tarkastellaan puistoruokailupaikkojen paikkoja ja tehdään tarvittavia muutoksia toiminnan uudelleenjärjestämiseksi.
64.	103	13 Kasvatus- ja oppiminen	30	13 Kasvatus- ja oppiminen, teksti- ja määrärahalisäys Hankerahoituksen talousasiantuntijan palkkaamiseen.
65.	104	13 Kasvatus- ja oppiminen		13 Kasvatus- ja oppiminen, tekstimuutos: Muutettu teksti: "Lisäksi toimialalla vahvistetaan henkilöstön osaamista sekä yhteistyötä hyvinvointialueen ja viranomaisten kanssa jengiväkivallan, päihteiden käyttöön liittyvän väkivallan sekä kunniaan liittyvän väkivallan vastaisessa työssä."
66.	104	13 Kasvatus ja oppiminen		13 Kasvatus ja oppiminen, tekstimuutos, toinen kappale, viimeinen lause korvataan lauseella: Toimintaa suunnitellaan ja kehitetään yhteistyössä henkilöstön kanssa.
67.	104	13 Kasvatus ja oppiminen		13 30 Perusopetus, tekstilisäys, toimialan keskeiset tavoitteet Ateriapalveluomittajien hintojen nousu on huomioitu talousarvioesityksessä. Lisäksi jatketaan valtuuston päättämää lisärahoitusta (1 milj. euroa vuonna 2024). Varhaiskasvatuksen ja opetuksen lounaiden kehittämisohjelmaa jatketaan ja ohjelma huomioidaan vuoden 2025 talousarviokehysesityksessä. Tyytyväisyyttä ateriapalveluihin seurataan jatkossa yksikkötasolla NPS-mittauksella kaikissa palveluyksiköissä, jota varten vastaukset kerätään palveluita käyttäviltä asiakkailta ja oppilailta. Palautteen perusteella ateriapalveluita kehitetään edelleen. Ruoan riittävyyteen ja kausivaihteluihin kiinnitetään huomiota siten, että esimerkiksi viikonloppujen ja loma-aikojen yhteyteen lisätään lasten- ja nuorten toiveruokapäiviä.
68.	109	13 30 Perusopetus		13 30 Perusopetus , tekstilisäys, toisen kappaleen loppuun: Selvitetään toimintavuoden aikana ruotsinkielisen teppo-koulutuksen tarvetta ja järjestämistamahdollisuuksia.
69.	110	13 30 Perusopetus		13 30 Perusopetus, tekstilisäys, toiminnan keskeiset muutokset: Tavoitteena on liikunnan lisääminen koulupäivän yhteydessä.
70.	110	13 30 Perusopetus		13 30 Perusopetus, tekstilisäys: Perusopetuksessa käynnistetään läksyparkkitoiminta, joka tähtää luku -ja laskutaidon parantamiseen. Myös vanhemmat kutsutaan mukaan toimintaan ja tutustumaan opetustyössä käytettäviin digialustoihin sekä oppimiskäytänteisiin.

71.	110	13 30 Perusopetus		13 30 Perusopetus tekstimuokkaus 5. kpl, 4. lause Valtion koulutuksellisen tasa-arvon eli ns. KOTA-raha (v. 2023 6,9 milj. euroa) tullaan vakinaistamaan. Taso Vantaalla tulee olemaan suunnilleen samalla tasolla kuin vuonna 2023 kaupungin oma lisärahoitus huomioiden
72.	110	13 30 Perusopetus		13 30 Perusopetus, tekstilisäys, toiminnan keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen "Osana perusopetuksen pito- ja vetovoimaohjelmaa valmistellaan vuoden 2024 aikana malli, jolla mahdollistetaan TET -harjoittelu jakorymissä vuodesta 2025 alkaen."
73.	111	13 30 Perusopetus		13 30 Perusopetus tekstilisäys, toiminnan keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen Seurataan kolmiportaisen tuen toteutumista etenkin erityisen tuen osalta. Varmistetaan pienryhmäopetus tarvittaessa erityisen tuen päätöksen saaneille oppilaille.
74.	111	13 30 Perusopetus		13 30 Perusopetus, tekstilisäys, toiminnan keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen "Tehdään selvitys 1. luokkalaisten valmistavan opetuksen toimivuudesta ja vaikuttavuudesta."
75.	113	13 50 Varhaiskasvatus		13 50 Varhaiskasvatus, tekstilisäys, toiminnan keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen 1. kappaleen jatkoksi: Uusien päiväkotien pihat suunnitellaan yhteistyössä varhaiskasvatuksen ja kaupunkiympäristön
76.	113	13 50 Varhaiskasvatus	80	13 50 Varhaiskasvatus teksti- ja määrärahalisäys, palvelualueen keskeiset tavoitteet: Lisätään KOT- lastenhoitajien määrää kahdella vakanssilla niin, että kokonaismäärä kasvaa 60 hoitajaan.
77.	115	13 90 Svenskspråkiga servicen		13 90 Svenskspråkiga servicen, tekstilisäys toiminnan kuvaukseen: Selvitetään toimintavuoden aikana ruotsinkielisen teppo-koulutuksen tarvetta ja järjestämistamahdollisuuksia.
78.	117	13 90 Svenskspråkiga servicen		13 90 Svenskspråkiga servicen, tekstilisäys toiminnan keskeiset muutokset ja palveluiden kehittäminen otsikon alle, uusi kappale: Vuoden 2024 aikana tehdään pedagoginen suunnitelma ja tarveselvitys Kaskela II - hankkeen suomen- ja ruotsinkielisen päiväkotia varten.
79.	117	13 90 Svenskspråkiga service		13 90 Svenskspråkiga servicen tekstilisäys, toinen kpl: Kaksikielisyysohjelman tavoitteiden toteutumisesta vastaavat toimialat ja raportoidaan lautakunnille ja kh:lle.
80.	119	137 Toisen asteen koulutus		137 Toisen asteen koulutus tekstilisäys, palvelualueen keskeiset tavoitteet 1. kappale: Vuonna 2024 toisen asteen koulutuksen palvelualueen keskeisenä tavoitteena ovat joustavien oppimisen polkujen kehittäminen, oppimisen tuen kehittäminen huomioiden erityisesti monikielisten opiskelijoiden tuen tarpeet sekä opiskelijoiden ja henkilöstön työhyvinvoinnin vahvistaminen ja hyvän johtamisen sekä riittävien johtamisresurssien vahvistaminen.

81.	119	137 Toisen asteen koulutus		137 Toisen asteen koulutus, tekstilisäys: "Vahvistetaan ammatillisen koulutuksen laatua. Selvitetään vuoden 2024 aikana, millaisen osaamistakuun Varia voi ottaa käyttöön ammatillisen koulutuksen perustutkinto-opiskelijoilleen."
82.	119	137 Toisen asteen koulutus	60	137 Toisen asteen koulutus / Varia, teksti- ja määrärahalisäys Lisäys lauseen "Elinkeinopalveluiden, Varian ja työllisyyspalveluiden yhteistyönä tehdään ennakoitintyötä yritysten ja julkisen sektorin työnantajien tarpeista ja varmistetaan siten entistä sujuvammat polut työelämään" perään: "Variaan palkataan työelämäkoordinaattori tehostamaan valmistuneiden työllistymistä, edistämään oppisopimuskoulutusta, vahvistamaan ennakoitintyötä ja tukemaan työelämäyhteistyötä Varian ja työnantajien välillä."
83.	120	137 Toisen asteen koulutus		137 Toisen asteen koulutus, tekstilisäys: "Selvitetään täysi-ikäisille tarjottavan tuva -koulutuksen lisäämisen tarve ja rahoitus."
84.	121	16 Kaupunkikulttuuri ja hyvinvointi	40	16 Kaupunkikulttuuri ja hyvinvointi, teksti- ja määrärahalisäys: "Kivistön alueen yhteisötyö turvataan 40 000 euron lisärahoituksella."
85.	123	16 Kaupunkikulttuuri		16 Kaupunkikulttuuri, tekstilisäys 6.kappale, viimeinen lause: "Teemapalvelualue vuonna 2024 on liikuntapalvelut ja vuonna 2024 tuodaan liikumisohjelman..."
86.	125 162	14 60 Kaupunkitilalautakunta & 16 10 Kaupunkikulttuurilautakunta		14 60 Kaupunkitilalautakunta ja 16 10 Kaupunkikulttuurilautakunta, tekstilisäys: "Sekä kaupunkitilalautakunnalle että kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinnin lautakunnalle esitetään ensi vuoden aikana selvitys toimenpiteineen liikuntapaikkarakentamisessa havaittujen ongelmien korjaamiseksi."
87.	127	16 21 Yhteiset palvelut		16 21 Yhteiset palvelut, tekstilisäys, toinen kappale; Osallistetaan ruotsinkielistä palvelualueita hyvinvoinnin ja terveyden edistämistyöhön, jotta siitä tulee yhtenäinen kokonaisuus.
88.	129	16 33 Kulttuuri- ja kirjastopalvelut	200	16 33 Kulttuuri- ja kirjastopalvelut, teksti- ja määrärahalisäys "Ammattimaisesti toimivien VOS- kulttuurilaitosten toimintaedellytysten vahvistamiseksi lisätään avustuksia 200 000 eurolla."
89.	129	16 33 Kulttuuri- ja kirjastopalvelut	100	16 33 Kulttuuri- ja kirjastopalvelut, teksti- ja määrärahalisäys: "Kirjaston aineistomäärärahoihin lasten ja nuorten kirjallisuuteen ja sunnuntaioukiolojen turvaamiseen."

90.	131	16 33 Kulttuuri- ja kirjastopalvelut		16 33 Kulttuuri- ja kirjastopalvelut, tekstilisäys palvelualueen keskeiset tavoitteet 2. kpl. Kirjaston uutena tavoitteena on uusasiakashankinta kirjaston palveluita markkinoimalla ja uusia potentiaalisia asiakasryhmiä kartoittaen. Erityistä huomiota kiinnitetään myös lapsiperheiden houkuttelemiseksi kirjastopalveluiden äärelle lasten varhaisen lukuinnon vahvistamiseksi. Kivistön uuden kirjaston....
91.	133	16 34 Liikunta	70	16 34 Liikunta, teksti- ja määrärahalisäys: Määrärahalla toteutetaan ensi vuoden aikana yksi kokonaan varusteltu ulkokuntosali.
92.	135	16 34 Liikunta	140	16 34 Liikunta, teksti- ja määrärahalisäys "Liikunta- ja urheiluseurojen avustuksia korotetaan.
93.	136	16 35 Nuoriso- ja yhteisöpalvelut	100	16 35 Nuoriso- ja yhteisöpalvelut, teksti- ja määrärahalisäys: "Nuoristotyötä laajennetaan kahdelle uudelle alueelle avaamalla nuorisotilat järjestöyhteistyöllä (ns. Kolohongan malli)."
94.	137	16 35 Nuoriso- ja yhteisöpalvelut		16 35 Nuoriso- ja yhteisöpalvelut tekstilisäys, toiminnan keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen "Katujengi-ilmiöstä on tärkeää saada kunnollista tutkimustietoa. Nuoriso- ja yhteisöpalvelut on ollut käynnistämässä aiheesta tutkimusta yhdessä Nuorisotutkimusseuran ja Itlan kanssa. Mukaan ovat lähdössä myös Tampere ja Oulu. Neuvottelut tutkimuksesta on käynnistetty myös THL:n kanssa."
95.	137	16 35 Nuoriso- ja yhteisöpalvelut	300	16 35 Nuoriso- ja yhteisöpalvelut, teksti- ja määrärahalisäys, Toiminnan keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen: Varhaisen puuttumisen ja interventiotyön vahvistamiseksi Vantaa lisää näkyvästi katutyötä niissä kaupunginosissa, joissa tarpeen on arvioitu olevan suurin. Talousarvioon varataan rahoitus kahteen Irlannin mallin mukaiseen katutyöpartioon. Työmallin vaikuttavuus perustuu jatkuvaan läsnäoloon alueella.
96.	138	16 35 Nuoriso- ja yhteisöpalvelut	200	16 35 Nuoriso- ja yhteisöpalvelut, teksti- ja määrärahalisäys Sosiaalista eheyttä ja turvallisuutta ja palvelujen saatavuutta parantavaan ennaltaehkäisevään nuoriso- ja yhteisötyöhön panostetaan toimintavuonna erityisen vahvasti. Eri toimialojen ennaltaehkäisevät ja korjaavat toimet yhteensovitetaan kaupunkitasoisella ohjelmakokonaisuudella. Toimenpiteiden vaikutuksia seurataan siihen luotavan sitovan mittariston avulla.
97.	141	16 37 Elinikäinen oppiminen		16 37 Elinikäinen oppiminen, tekstilisäys: Laaditaan toimintavuoden aikana selvitys harrastusten Vantaa -palveluiden toimivuudesta ja palautteista sekä liikuntatilojen käytöstä ja kohdentumisesta maksuperusteudistuksen jälkeen

98.	148	14 Kaupunkiympäristö		14 Kaupunkiympäristö , tekstilisäys toiminnan kuvaus: Länsi-Vantaan raitioteiden aluevaraustarkastelu saatetaan loppuun alkuvuoden 2024 aikana. Tarkastelussa selvitetään muun muassa raitioteiden linjastovaihtoehtoja, tilantarvetta, päätepysäkkien sijainteja ja varikkotarpeita sekä tehdään näistä vaikutusten arviointia ja alustavaa kustannuslaskentaa.
99.	149	14 Kaupunkiympäristö		14 Kaupunkiympäristö tekstilisäys, toimialan keskeiset tavoitteet: "Varmistetaan, että sosiaaliseen asuntotuotantoon on saatavilla riittävästi kaavoitettuja tontteja".
100.	149	14 Kaupunkiympäristö / Toiminnan kuvaus ja toimintaympäristön muutokset		14 Kaupunkiympäristö, tekstilisäys uudeksi viimeiseksi kappaleeksi: Vantaan pyöräliikenteen kehittämisohjelman ja kävelyn edistämishojelman toimenpiteiden jalkauttamista jatketaan kaikilla palvelualueilla. Toimenpiteille määritetään palvelualuekohtaiset vastuuhenkilöt, ja niiden toteutumista seurataan aktiivisesti. Ohjelmien tavoitteiden ja toimenpiteiden edistymisestä raportoidaan säännöllisesti.
101.	149	14 Kaupunkiympäristö / Palveluyksikön keskeiset tavoitteet		14 Kaupunkiympäristö tekstilisäys: Kaupunki varmistaa sujuvan asioinnin mahdollistavien pysäköintipaikkojen riittävyyden kaupunkikeskustoissa eri toiminnat huomioiden
102.	149	14 Kaupunkiympäristö		14 Kaupunkiympäristö, tekstilisäys keskeisten tavoitteiden jälkeen: "Toimiala kiinnittää erityistä huomiota erilaisten rakennushankkeiden laadukkaaseen ja kustannustehokkaaseen toteutukseen kehittämällä tilaajaosaamista, suunnittelua sekä valvontaan."
103.	149	14 Kaupunkiympäristö		14 Kaupunkiympäristö, toimialan keskeiset tavoitteet uusi kohta: "Vantaan kaupunki panostaa tilaajana harmaan talouden torjumiseen. Vantaa pilotoi yhdessä ammatti- ja työnantajaliittojen kanssa työmaavalvontaa työmaatarkastuksin kaupungin rakennuskohteissa".
104.	149	14 Kaupunkiympäristö		14 Kaupunkiympäristö, tekstilisäys: "Selvitetään toimintavuoden aikana kuntatekniikan ja liikuntapalveluiden yhteistyönä kuinka ulkoliikuntapaikkojen suunnittelu, hankinta, rakentaminen, ylläpito ja valvonta järjestetään."
105.	152	14 10 Kaupunkiympäristö- lautakunta		14 10 Kaupunkiympäristölautakunta, tekstilisäys kappaleen loppuun: Kaupunginhallituksen 19.12.2022 tekemällä päätöksellä perustettiin viisi kaupunkikeskustojen kehittämissuunnitelmien seurantaryhmää, joiden tehtävänä on kunkin alueen kehittämissuunnitelman seuraaminen. Seurantaryhmien tehtävänä on myös aktiivisesti ottaa kantaa suunnitelmiin sekä informoida kannanotoistaan tarvittavia toimielimiä.
106.	156	14 40 Kaupunkirakenne ja ympäristö		14 40 Kaupunkirakenne ja ympäristö tekstilisäys toisen kappaleen toiseen lauseeseen "..terveellisen, turvallisen.." jälkeen lisätään sana "sosiaalisesti", jonka jälkeen lause jatkuu sanalla "ekologisesti".

107.	165	14 50 Kadut ja puistot		14 50 Kadut ja puistot tekstimuutos: "Puistojen perusparannushankkeita lisätään. Puistojen rakentamis -ja peruskorjaushankkeissa huomioidaan nykyistä paremmin myös ikääntyneiden liikunta ja liikkumismahdollisuudet. "
108.	165	14 50 Kadut ja puistot / Toiminnan keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen		14 50 Kadut ja puistot tekstimuutos, s.165, toisen kappaleen perään lisätään: "Laaditaan selvitys siitä, olisiko viheralueiden kunnossapidossa mahdollista saada kustannushyötyjä ja tukea luonnon monimuotoisuutta laajentamalla hallitun hoitamattomuuden käytäntöjä."
109.	165	14 50 Kadut ja puistot		14 50 Kadut ja puistot tekstilisäys 5. kpl. loppuun "MyyrYork Park kaupunkipuiston toimintaa jatketaan kesällä 2024. Toimintaan varataan korkeintaan 100 000 euroa. Kilpailutus käynnistetään vuoden 2023 aikana."
110.	166	14 50 Kadut ja puistot		14 50 Kadut ja puistot, tekstilisäys: "Tikkuraitin peruskorjauksen suunnittelu aloitetaan vuonna 2024 ja korjaus vuoden 2025 aikana. Vuoden 2024 aikana kaupunginhallituksen linjauksen mukaisesti Tikkuraitilla toteutetaan kiireellisimpiä viihtyisyyttä ja turvallisuutta lisääviä toimia sekä pintarakenteen kunnossapitoa ja korjausta."
111.	166	14 50 Kadut ja puistot		14 50 Kadut ja puistot , tekstilisäys: Laaditaan toimintaohjelma Kadut ja puistot -palvelualueen korjausvelan vähentämiseksi kehyskaudella.
112.	168	14 51 Joukkoliikenne / Palvelualueen keskeiset tavoitteet		14 51 Joukkoliikenne, tekstilisäys Vantaa tavoitteena on kehittää joukkoliikenteen vyöhykejärjestelmää, joka edistää joukkoliikenteen käyttöastetta ja samalla varmistaa HSL:n taloudellisen vakauden. Vantaan tavoitteena on saada koko kaupunki samalle vyöhykkeelle. Lippujärjestelmän uusimista pyritään selvittämään ja kehittämään yhdessä kaupunkien asiantuntijoiden ja HSL:n kanssa vuoden 2024 alkupuolella siten, että HSL voi pyytää järjestelmästä kaupunkien lausunnot vuoden 2025 talousarvioesityksensä yhteydessä.
113.	168	14 51 Joukkoliikenne / Toiminnan keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen		14 51 Joukkoliikenne, tekstilisäys lauseen: "HSL:n joukkoliikenteen palvelutasomäärittely uudistetaan lähivuosina." jälkeen: "Vantaa tukee HSL:n uudistustyötä valmistelemalla oman näkemyksen ja tavoitteet Vantaan joukkoliikenteen tulevalle kehitykselle."
114.	169	14 51 Joukkoliikenne		14 51 Joukkoliikenne, tekstilisäys, toiminnan keskeiset muutokset ja palveluiden kehittäminen "Vantaalaisilla varhaiskasvatus- ja koululaisryhmillä jatkuu maksuttomat matkat vuonna 2024. Joukkoliikenteen budjetissa on varauduttu matkustusoikeuden hankintaan HSL:ltä."

115.	173	14 30 Kiinteistöt ja tilat		14 30 Kiinteistöt ja tilat, tekstilisäys palvelualueen keskeiset tavoitteet, viimeisen kappaleen perään: Selvitetään Buldersin järjestötilan korjaustarpeet ja investointiaikataulu.
116.	174 ja 212	14 30 Kiinteistöt ja tilat sekä Kuntakonserni / VAV toiminnallisuus ja laatu -kohtaan		14 30 Kiinteistöt ja tilat sekä Kuntakonserni / VAV tekstilisäys: "Kaupungin ja kaupunkikonsernin omistamissa asunnoissa tehdään paloturvallisuuskartoitus sekä vahvistetaan asukkaisen ohjausta ja paloturvallisuustyötä."
117.	221	Liitteet		Uusi liite Lisätään liite kaikista julkisen käyttötalouden investoinneista talousarviokirjaan
118.	230	Liite 4, Liikuntapaikka-rakentaminen		Liite 4 muutos "Mårtensdals kampus (päivä+keittiölaaj.), pihan lähiliikuntapaikka" muutetaan "Mårtendals kampus lähiliikuntapaikka". Kustannukset 0 euroa, koska hankkeelle ei ole erikseen varattu määrärahaa. Lähiliikuntapaikan rakentaminen sisältyy laajempaan hankkeeseen, joka on uudisrakentamisen listalla.



7 §

Vantaan kaupungin tulovero- ja kiinteistöveroprosentit vuonna 2024

VD/6786/02.03.00.00/2023

PT/MR/PK/EP

Kuntalain 111 §:n mukaan valtuuston on viimeistään talousarvion hyväksymisen yhteydessä päätettävä kunnan tuloveroprosentista, kiinteistöveroprosenteista sekä muiden verojen perusteista.

Verotusmenettelystä annetun lain (1558/1995) 91 a §:n (520/2010) mukaan kunnan tulee ilmoittaa tuloveroprosentin suuruus Verohallinnolle viimeistään verovuotta edeltävän vuoden marraskuun 17. päivänä. Samaa momenttia muutettiin 1.1.2023 alkaen kuulumaan niin, että kuntien tulee määrätä ja ilmoittaa tuloveroprosentti jatkossa prosenttiyksikön kymmenyksen tarkkuudella.

Hyvinvointialueuudistuksen vuoksi vuoden 2023 tuloveroprosentteja leikattiin kaikilta kunnilta 12,64 prosenttiyksiköllä, jolloin Vantaan tuloveroprosentiksi muodostui 6,36 prosenttia. Pyörityssääntöä noudattaen Vantaan tuloveroprosentiksi muodostuu 6,4 prosenttia vuodelle 2024.

Kiinteistöverolain (654/1992) 11 §:n (1266/2001) mukaan kunnanvaltuusto määrää kunnan kiinteistöveroprosenttien suuruuden laissa säädettyjen vaihteluvälien rajoissa vuosittain etukäteen samalla, kun se vahvistaa varainhoitovuoden tuloveroprosentin. Kiinteistöveroprosentit määrätään prosentin sadasosan tarkkuudella. Kunnan tulee ilmoittaa myös kiinteistöveroprosentit Verohallinnolle viimeistään verovuotta edeltävän vuoden marraskuun 17. päivänä.

Jos marraskuun 17. päivä on muu kuin arkipäivä, niin ilmoitus tulee tehdä viimeistään sitä seuraavana ensimmäisenä arkipäivänä (Laki säädettyjen määräaikain laskemisesta 150/1930 5 §). Vuoden 2024 tuloveroprosentti ja kiinteistöveroprosentit tulee näin ollen ilmoittaa Verohallinnolle viimeistään perjantaina marraskuun 17. päivänä 2023. Päätetyistä veroprosenteista ilmoitetaan myös Kuntaliitolle.

Vuoden 2024 verotuksessa kiinteistöveroprosenttien rajat ovat kiinteistöverolain (11, 12, 12 b ja 13 §) perusteella seuraavat:

- yleinen kiinteistöveroprosentti 0,93–2,00
- vakituisten asuinrakennusten kiinteistöveroprosentti 0,41–1,00
- muiden asuinrakennusten kiinteistöveroprosentti 0,93–2,00
- KiintVL:n 12 b §:ssä mainituissa Helsingin seudun kunnissa rakentamattoman rakennuspaikan veroprosentti on vähintään 3,00 prosenttiyksikköä valtuuston määräämää yleistä kiinteistöveroprosenttia korkeampi, kuitenkin enintään 6,00 prosenttia.

Lisäksi kunnanvaltuusto voi määrätä (KiintVL 13a ja 14 §):

- voimalaitosten veroprosentti 0,93–3,10.
- yleishyödyllisen yhteisön veroprosentti 0,00–2,00

Hallitus on 9.10.2023 antanut eduskunnalle käsiteltäväksi esityksen kiinteistöverolain muuttamisesta. Esityksen mukaisesti maapohja eriytetään yleisestä kiinteistöverolajista siten, että siihen sovelletaan omaa veroprosentin vaihteluväliä. Yleisen veroprosentin vaihteluväli rakennusten osalta säilyy ennallaan 0,93-2,00 prosentissa, mutta maapohjan osalta vaihteluvälin alarajaksi määrättäisiin 1,30 prosenttia. Maapohjan kiinteistöveroprosentin yläraja säilyisi 2,00 prosentissa. Tämä tulee huomioida kuntien ilmoittamissa kiinteistöveroprosenteissa, mikäli lainsäädäntö etenee.



Kaupunginjohtajan esitys Vantaan kaupungin vuoden 2024 talousarvioksi julkistettiin 2.10.2023. Talousarvioesitys 2024 perustuu pyörityssäännön mukaisesti pyöristettyyn tuloveroprosenttiin sekä voimassa oleviin kiinteistöveroprosentteihin.

- Vuoden 2024 tuloveroprosentiksi esitetään 6,4.
- Vuoden 2024 kiinteistöveroprosenteiksi esitetään:
 - o yleinen kiinteistöveroprosentti 1,28
 - o vakituinen asuinrakennus 0,41
 - o muu kuin vakituinen asuinrakennus 1,25
 - o voimalaitos 3,10
 - o rakentamaton rakennuspaikka 6,00.

Kuntaliitto suosittelee kuntia ottamaan veroprosentteja käsittelevissä päätöksenteoissaan maapohjan kiinteistöveroprosentin ehdollisena mukaan, kunnes lainsäädäntö sen osalta vahvistuu.

Kaupunginhallitus 31.10.2023 § 7

Kaupunginjohtajan esitys:

Päätetään

- a) esittää kaupunginvaltuustolle vahvistettavaksi tulovero- ja kiinteistöveroprosentit vuodelle 2024 seuraavasti:
 - o Vantaan tuloveroprosentti 6,4
 - o Vantaan kiinteistöveroprosentit:
 - yleinen kiinteistöveroprosentti 1,28
 - vakituinen asuinrakennus 0,41
 - muu kuin vakituinen asuinrakennus 1,25
 - voimalaitos 3,10
 - rakentamaton rakennuspaikka 6,00.
- b) esittää maapohjan veroprosentiksi Vantaan yleistä kiinteistöveroprosenttia vastaava 1,28 prosenttia tai sitä korkeampi lain alarajan mukainen prosentti edellyttäen, että eduskunta säätää lailla erillisestä kiinteistöverosta maapohjan osalta.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Täytäntöönpano: kuntademokratia; esitys valtuustolle

Muutoksenhakuohje: 3.1 Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:

talous- ja strategiajohtaja Matti Ruusula, puh. 043 824 9254, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi
talousarviopäällikkö Päivi Kandolin, puh. 040 626 7613, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi



8 §

Samkommunen för Västra Nylands folkhögskolanin anomus jäsenkunnille

VD/6026/00.04.03/2023

PT/K-ML/RK-K/OL/JT

Samkommunen för Västra Nylands folkhögskola – niminen kuntayhtymä on lähettänyt jäsenkunnilleen anomuksen osallistua koulukiinteistöjen kunnossapitoon.

Vantaan osuus kuntayhtymässä on 3,12 %. Muut jäsenkunnat ovat Raasepori, Kirkkonummi, Hanko, Inkoo, Espoo, Kauniainen ja Siuntio. Vantaan kaupungilla ei ole edustajaa kuntayhtymän hallituksessa eikä tarkastuslautakunnassa.

Koulun hallitukselta tullessa kirjelmässä todetaan, että Svenska kulturfonden on aloittanut hankkeen, jossa tuetaan suomenruotsalaisten kansanopistokiinteistöjen korjausta ja parantamista. Västra Nylands folkhögskolalle on ensi vaiheessa myönnetty 10 000 € suunnittelumäärärahaa. Opisto aikoo hakea varsinaista korjausavustusta maaliskuussa 2024.

Koulun kunnostuksessa on kaksi eri osa-aluetta: infrastruktuuri (ilmanvaihto, putkisto, hälytys- ja valvontajärjestelmä, ikkunat ja julkisivu) ja sisältö (esteettömyys, akustiikka ja muut tekniset ratkaisut). Tarkoitus olisi saada kiinteistö sellaiseen kuntoon, että se kestäisi seuraavat 20–30 vuotta ja vastaisi tulevaisuuden tarpeisiin.

Svenska kulturfonden myöntää korkeintaan 50 % korjaukseen budjetoidusta summasta. Loput opiston tulee rahoittaa itse. Keskimäärin Svenska kulturfonden on myöntänyt noin 300 000 €:n suuruisia avustuksia ja jotta opisto saisi kokoon omarahoitusosuuden, se kääntyy nyt jäsenkuntiensa puoleen.

Västra Nylands folkhögskola anoo jäsenkunniltaan avustusta, joka vastaisi kunkin omistusosuutta. Raaseporin kaupunki on tehnyt tätä varten 100 000 €:n talousarviovarauksen. Opiston toiveena olisi saada kokoon yhteensä 300 000 €:n omarahoitusosuus joidenkin ruotsinsuomalaisten säätiöiden ja jäsenkuntien avustuksella.

Västra Nylands folkhögskola anoo Vantaan kaupungilta 5 545,68 euron avustusta. Perussopimuksen § 18 mukaan (Investointien pääomarahoitus) Vantaan peruspääoma nousisi sillä summalla, jolla Vantaa osallistuisi tämän hankkeen rahoitukseen. Koska avustus nostaisi Vantaan peruspääomaa kuntayhtymässä, rinnastuu asia yksityisoikeudellisen yhteisön osuuksien ostamiseen tai merkitsemiseen.

Vantaan kaupunki osallistuu Västra Nylands folkhögskolan toiminnan rahoitukseen maksamalla vuosittain opiskelijamäärään perustuvan osuuden koulun käyttökustannuksista. Opistossa opiskelee kaksi vantaalaista opiskelijaa ja vuoden 2024 budjetin mukaan Vantaan maksuosuus on 6 557,38 euroa.

Västra Nylands folkhögskolan kirjelmä on saapunut kaupungille 18.9.2023. Vastausta pyydetään 9.10.2023 mennessä.

Henkilöstön ja konsernipalveluiden palvelualue katsoo, ettei kaupungin ei ole syytä lähteä rahoittamaan kiinteistön perusparannuksia esitetyllä tavalla. Perusparannusten suunnittelun lähtökohtana pitäisi olla todellinen kunnostustarve eikä Svenska kulturfondenilta saatavan rahoituksen määrä. Västra Nylands folkhögskolan tulisi hankkia omarahoitusosuutensa muulla tavoin kuin jäsenkuntien pääomasijoituksilla. Lisäpääoman sijoittaminen kuntayhtymään ei Vantaan kannalta ole



tässä tilanteessa perusteltua. **Ruotsinkielinen palvelualue** jakaa Henkilöstön ja konsernipalveluiden palvelualueen näkemyksen.

Hallintosäännön 8 luvun 1 §:n 5 momentin 20 kohdan mukaan kaupunginhallitus päättää muun muassa yksityisoikeudellisen yhteisön osakkeiden ja osuuksien ostamisesta ja merkitsemisestä, kun kyseessä ei ole kaupungin tytäryhteisö eikä osakkeiden tai osuuksien merkintä, ostaminen tai vaihtaminen tuo kaupungille määräysvaltaa yhteisössä. Kaupunginhallitus päättää hallintosäännön 8 luvun 1 §:n 5 momentin 24 kohdan mukaan myös avustusten myöntämisestä.

Kaupunginhallitus 9.10.2023 § 10

Kaupunginjohtajan esitys:

Päätetään, ettei Samkommunen för Västra Nylands folkhögskolan anomaa avustusta kiinteistön perusparannuksiin myönnetä.

Päätös:

Päätettiin jättää asia pöydälle seuraavaan kokoukseen.

Kaupunginhallitus 31.10.2023 § 8

Kaupunginjohtajan esitys:

Päätetään, ettei Samkommunen för Västra Nylands folkhögskolan anomaa avustusta kiinteistön perusparannuksiin myönnetä.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Tarkastettiin ja hyväksyttiin pöytäkirja tämän pykälän osalta heti kokouksessa.

Täytäntöönpano: Konserniohjaus ja -valvonta

Muutoksenhakuohje: 1. Oikaisuvaatimus

Lisätiedot:

konserniohjauksen päällikkö Riikka Kiljander-Kiiskinen, puh. 040 6327880, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi



9 §

Kaupunkistrategian 2022–2025 väliarviointiraportti

VD/262/02.01.01.00/2022

PT/MR/VK/JT

Vantaan kaupunkistrategia vuosille 2022–2025 hyväksyttiin kaupunginvaltuustossa 31.1.2022. Se sisältää kaupungin arvot, vision ja ne strategiset tavoitteet, joita toteutetaan valtuustokauden aikana. Strategiassa kaupungin toiminnalle asetetut pitkän aikavälin tavoitteet ovat kaupungin talouden suunnittelun lähtökohtana.

Kuntalain 37 §:n mukaan kunnassa on oltava kuntastrategia, jossa valtuusto päättää kunnan toiminnan ja talouden pitkän aikavälin tavoitteista. Kuntalain mukaan strategia tarkistetaan vähintään kerran valtuuston toimikaudessa ja strategiassa tulee määritellä sen toteutumisen arviointi ja seuranta.

Strategian väliarvioinnin tarkoituksena on strategian etenemisen seuranta valtuustokauden puolivälissä ja strategian päivittäminen toimintaympäristön oleellisten muutosten perusteella. Strategiaan on kirjattu: Kaupunkistrategian 2022–2025 väliarviointi tehdään hyvinvointialueiden aloitettua vuoden 2023 aikana. Loppuarviointi tehdään vuonna 2026.

Väliarvioinnin eteneminen ja rakenne

Väliarviointi koostuu tästä laadullisesta arvioinnista ja strategian tavoitteiden ja mittarien raportoinnista, joka tehdään 31.12.2023 tilanteesta. Laadullisessa arvioinnissa oli seuraavat osat: toimialojen valmisteleva ennakkotehtävä strategian toteuttamisen onnistumisista ja loppukauden haasteista, valtuustoseminaarin ryhmätyö ennakkotehtävän pohjalta ja strategian painopisteittäiset työpajat. Arviointiraportti koostuu seuraavista luvuista: Toimintaympäristö, Strategian toteutus ja keskeiset toimenpiteet, Haasteet loppustrategiakaudelle, Mittarien ja tekstien muutosesitykset, Onnistumiset ja haasteet painopisteittäin sekä Kaupunkistrategian väliarvioinnin prosessi.

Strategian edistymisen arviointi

Väliarvioinnissa tarkasteltiin toimintaympäristön muutoksia (ml. hyvinvointialueuudistus) ja niiden vaikutusta strategian tavoitteiden toteutumiseen. Lisäksi arvioitiin strategian toteutusta ja keskeisiä toimenpiteitä sekä haasteita, joihin pitää vielä erityisesti kiinnittää huomiota strategiakaudella.

Mittarien ja tekstien muutosesitykset

Kaupunkistrategiaan esitettävät muutokset perusteluineen ovat liitteen sivuilla 12–15. Mittarien ja tekstien muutosesityksiä on yhteensä 14 kpl. Näistä kolme on mittarien poistoesityksiä, kuusi mittarien sekä niiden lähtö- ja tavoitetasojen muutosesityksiä sekä kaksi pelkkää tekstimuutosesitystä. Kolmen mittarin osalta tietolähde on muuttunut.

Kaupunginhallitus 9.10.2023 § 14

Kaupunginjohtajan esitys:

Päätetään esittää kaupunginvaltuustolle

- a) hyväksyttäväksi strategian väliarvioinnissa kaupunkistrategiaan esitetyt muutokset, ja
- b) tiedoksi merkittäväksi Kaupunkistrategian 2022–2025 väliarviointiraportti 2023.

Päätös:



Päätettiin jättää asia pöydälle seuraavaan kokoukseen.

Kaupunginhallitus 31.10.2023 § 9

Kaupunginjohtajan esitys:

Päätetään esittää kaupunginvaltuustolle

- a) hyväksyttäväksi strategian väliarvioinnissa kaupunkistrategiaan esitetyt muutokset, ja
- b) tiedoksi merkittäväksi Kaupunkistrategian 2022–2025 väliarviointiraportti 2023.

Päätös:

Päätettiin jättää asia pöydälle seuraavaan kokoukseen.

Liite:

- Kaupunkistrategian 2022–2025 väliarviointiraportti 2023

Täytäntöönpano: Lakiasiat ja päätösvalmistelu

Muutoksenhakuohje: 3.1 Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:

Talous- ja strategiajohtaja Matti Ruusula, puh. 043 824 9254

Strategia- ja tutkimuspäällikkö Vesa Kokkonen puh. 050 318 1582

(etunimi.sukunimi@vantaa.fi)



KAUPUNKI- STRATEGIAN 2022–2025 VÄLIARVIOINTI

ARVIOINTIRAPORTTI 2023

SISÄLLYSLUETTELO

JOHDANTO.....	3
TOIMINTAYMPÄRISTÖ	4
STRATEGIAN TOTEUTUS JA KESKEISET TOIMENPITEET	6
HAASTEET LOPPUSTRATEGIAKAUDELLE	9
MITTAREIDEN JA TEKSTIEN MUUTOSESITYKSET	12
ONNISTUMISET JA HAASTEET PAINOPISTEITTÄIN	16
Taloudellisesti kestävä ja elinvoimainen kaupunki.....	16
Hyvät asukaslähtöiset palvelut	19
Eriarvoistumisen estäminen.....	24
Resurssiviisas ja hiilineutraali Vantaa	32
Kukoistavat kaupunkikeskukset	37
Merkityksellistä työtä vaikuttavalla johtamisella	40
KAUPUNKISTRATEGIAN VÄLIARVIOINNIN PROSESSI	44

JOHDANTO

Vantaan kaupunkistrategia vuosille 2022–2025 hyväksyttiin kaupunginvaltuustossa 31.1.2022. Se sisältää kaupungin arvot, vision ja ne strategiset tavoitteet, joita toteutetaan valtuustokauden aikana. Strategiassa kaupungin toiminnalle asetetut pitkän aikavälin tavoitteet ovat kaupungin talouden suunnittelun lähtökohtana.

Kuntalain 37 §:n mukaan kunnassa on oltava kuntastrategia, jossa valtuusto päättää kunnan toiminnan ja talouden pitkän aikavälin tavoitteista. Kuntalain mukaan strategia tarkistetaan vähintään kerran valtuuston toimikaudessa ja strategiassa tulee määritellä sen toteutumisen arviointi ja seuranta.

Strategian väliarvioinnin tarkoituksena on strategian etenemisen seuranta valtuustokauden puolivälissä ja strategian päivittäminen toimintaympäristön oleellisten muutosten perusteella. Strategiaan on kirjattu: Kaupunkistrategian 2022–2025 väliarviointi tehdään hyvinvointialueiden aloitettua vuoden 2023 aikana. Loppuarviointi tehdään vuonna 2026.

Väliarviointi koostuu tästä laadullisesta arvioinnista ja strategian tavoitteiden ja mittarien raportoinnista, joka tehdään 31.12.2023 tilanteesta. Laadullisessa arvioinnissa oli seuraavat osat: toimialojen valmisteleva ennakkotehtävä strategian toteuttamisen onnistumisista ja loppukauden haasteista, valtuustoseminaarin ryhmätyö ennakkotehtävän pohjalta ja strategian painopisteittäiset työpajat, joissa käytiin läpi alla olevat teemat.

Strategian laadullisen/sisällöllisen arvioinnin teemat:

- 1) Hyvinvointialueet aloittaneet toimintansa -> Onko vaikuttanut tavoitteiden toteutumiseen?
- 2) Toimintaympäristön muutokset -> Mitkä ovat keskeiset muutokset, ja ovatko ne vaikuttaneet tavoitteiden toteutumiseen?
- 3) Mitkä ovat painospisteen keskeiset onnistumiset ja haasteet (ml. strategiateksteissä olevien toimenpiteiden tilannearvio), joihin pitää vielä erityisesti kiinnittää huomiota strategiakaudella?
- 4) Muutostarpeet/poistot mittareihin ja strategiatekstiin

Arviointiraportti koostuu seuraavista luvuista: Toimintaympäristö, Strategian toteutus ja keskeiset toimenpiteet, Haasteet loppustrategiakaudelle, Mittarien ja tekstien muutosesitykset, Onnistumiset ja haasteet painopisteittäin sekä Kaupunkistrategian väliarvioinnin prosessi.

TOIMINTAYMPÄRISTÖ

Toimintaympäristökatsaus perustuu toimialojen esiin nostamiin toimintaympäristömuutoksiin. Luvun tavoitteena ei ole käydä läpileikkaavasti läpi kaikkia toimintaympäristömuutoksia vaan tiivistää nostot, jotka ovat nousseet työpajoissa jne.

Hyvinvointialueuudistus on yksi toimintaympäristön muutoksista. Yleisellä tasolla voidaan sanoa, että ylemmän johdon foorumit on rakennettu yhteistyön edistämiseksi. Käytännön prosesseissa on kuitenkin vielä kehitettävää. Selvimmin kehittämisen tarve tulee esiin tilanteissa, joissa hyvinvointialueella ja kaupungilla on yhteiset asiakkaat, kuten työllisyyspalveluissa ja kouluissa. Kehitettävää on myös kiinteistöjen hallinta- ja palveluverkkoyhteistyössä. Tämä koskee niin Vantaan kaupungin hyvinvointialueelle vuokraamia tiloja kuin uusien toimipisteiden suunnittelua. Luonnollisesti myös esimerkiksi koulujen tukipalveluiden, kuten kuraattorien ja psykologien, resursointi on hyvinvointialueen vastuulla.

Selkeimmin Vantaan strategian toteutumiseen vaikuttava toimintaympäristömuutos on talous. Korkeat korot ja nopeutunut inflaatio ovat vaikuttaneet voimakkaasti rakennushankkeisiin. Selvimmin tämä näkyy asuntorakentamisessa, jonka määrä on romahtanut. Lisäksi yksityisellä rahalla toteutettavia kiinteistökehittämishankkeiden käynnistyminen vaikeutuu. Erilaisten hankkeiden lykkääntyminen vaikuttaa kuitenkin laajasti, kolmeen strategian kuudesta painopisteestä. ”Taloudellisesti kestävä ja elinvoimainen Vantaa” -painopisteessä vaikutukset näkyvät elinvoimaa edistävien hankkeiden hidastumisena ja sitä kautta mahdollisesti myös erilaisten maankäytöstä kaupungille tulevien tulojen laskuna. ”Eriarvoistumisen estämisen” -painopisteessä haasteena on käynnistää segregoituneilla alueilla yksityisrahoitteisia hankkeita ja sama toistuu ”Kukoistavat kaupunkikeskukset” -painopisteessä.

Lainsäädäntö on muuttumassa mm. rakentamisen osalta. Uusi rakentamislaki tulee voimaan 2025, mikä vaikuttaa mm. ilmastotavoitteisiin. Voimaan ovat tulossa myös merkittävät Koto24- ja TE24-uudistukset. Kokonaisuudessaan lainsäädäntöuudistukset ovat merkittäviä.

Hallitusohjelmassa on monia Vantaan kannalta oleellisia muutoksia. Merkittäviä ovat mm. sosiaaliturvaan tulevat leikkaukset, jotka vaikuttavat niin vantaalaisten toimeentuloon kuin mahdolliseen muuttoliikkeeseen Vantaalle. Myös asumiseen ja

maankäyttöön liittyvät linjaukset, kuten asumisoikeusasunnoista luopuminen, ovat toteutuessaan merkittäviä linjauksia.

Hyvinvoinnissa on tapahtunut huolestuttavia muutoksia. Nuorten mielenterveyshaasteet ovat kasvussa, maksuhäiriömerkinnät kasvavat nuorilla jne. Nämä haastavat hyvinvointitavoitteiden toteutumisen. Asiakkaat ovat myös muuttuneet vaativimmiksi, mikä kuormittaa asiakaspalvelua.

Yleinen ilmapiiri on monessa asiassa kehittynyt strategian toteutumista tukevaksi. Taantuman aikana pehmeät arvot nousevat ja mm. ympäristötietous on parantunut. Nämä tukevat strategisten tavoitteiden hyväksyttävyyttä kaupunkilaisten keskuudessa.

STRATEGIAN TOTEUTUS JA KESKEISET TOIMENPITEET

Tässä kappaleessa tiivistetään painopisteiden keskeiset onnistumiset ja toimenpiteet. Raportin lopussa ne on listattu laajemmin.

Taloudellisesti kestävä ja elinvoimainen kaupunki

Vantaan lainanmäärien kehitys on tavoitteiden mukaisella uralla. Taloutta on vahvistanut myös se, että toimitilahankkeita on pystytty toteuttamaan suunniteltua edullisemmin.

Vantaan kärkihankkeista on edistetty Osaamiskampusta ja Kuusijärveä. Em. kärkihankkeissa edetään kohti niille asetettuja tavoitteita.

Työllisyystavoitteet on saavutettu pois lukien maahanmuuttajien työttömyys, minkä lisäksi TE24-uudistus etenee.

Pientalotavoitteet on saavutettu. Pientaloille on lisätty kaavoitusta ja kehitetty mm. ohjeistoa rakennusvalvonnan sivuille.

Hyvät asukaslähtöiset palvelut

Vantaan onnistumiseksi nousee HYTE-kertoimen pysyminen aiemmalla tasolla (77/100). HYTE- kerroin mittaa sekä hyvinvoinnin eteen tehtävää työtä että väestön terveydentilaa. Tällä strategiakaudella on tähän mennessä varmistettu, että kaikkien HYTE-kertoimen indikaattoreiden eteen tehdään asioita.

Painopisteessä korostuu lasten hyvinvointi. Vantaalla toteutetaan "Kiusaamisen ehkäisyn ja puuttumisen" -toimenpideohjelmia kaikissa toimipisteissä, minkä lisäksi Lapsiystävällinen kunta- työllä edistetään laajemmin lasten oikeuksia. Erilaisten oppijoiden ja elinikäisen oppimisen toimenpiteitä on toteutettu laajasti varhaiskasvatuksesta toiselle asteelle. Koulutus on Vantaan tavoitteissa merkittävässä roolissa.

Asiakaspalvelu 2030 -vision ensimmäinen versio on valmistunut. Visioksi on vahvistunut 24/7-asiointi, jossa robotiikka sekä sähköiset palvelut ovat isossa roolissa.

Eriarvoistumisen estäminen

Myönteisen erityiskohtelun ohjelmaa (MEK) on toteutettu Vantaalla aikaisemminkin. Tällä strategiakaudella MEK- työtä on kuitenkin kehitetty entistä strategisemmaksi.

Segregaation torjunnan kannalta merkittävät Maa- ja asuntopoliittiset linjaukset on päivitetty ja hyväksytty valtuustossa vuonna 2022. Palveluihin on myös investoitu osana segregaation vähentämistä. Maankäytön näkökulmasta merkittävää on lisäksi ollut se, että Länsimäkeen on laadittu kaavarunko. Korson ja Koivukylän kaavarungot ovat käynnissä.

Palveluja ja verkostoja on kehitetty vähentämään syrjäytymistä eri näkökulmista. Työllisyyden ja kotoutumisen osalta tuotetaan palveluita esimerkiksi yhteistyössä maahanmuuttajien järjestöjen kanssa, jotta asiakkaat tavoitetaan paremmin. Maahanmuuttajia on tuettu ja integraatiota edistetty myös tarjoamalla suomen kielen opetusta eri ryhmille, minkä lisäksi maahanmuuttajien siirtymistä työelämään on tuettu. Maahanmuuttajien osaamiskeskuksella on ollut tässä merkittävä rooli.

Kuntalaisille annettavaa digitukea ja kuntalaisten koulutuksia on kehitetty ja kaupungin digitukea antavaa henkilöstöä on koulutettu. Digituen kehittäminen on tärkeää, jotta useampi kaupunkilainen pystyisi aidosti hyödyntämään digitalisoituvia palveluja.

Vantaan kaupungin omaa henkilöstöä on koulutettu kohtamaan monikielisyyttä ja henkilöstön ymmärrystä eri kulttuureista on syvennetty.

Resurssiviisas ja hiilineutraali Vantaa

Hiilineutraaliuden edistämisessä oleellista on liikenne. Tätä on edistetty uudella liikennepoliittisella ohjelmalla. Vantaalla on edistetty laajasti myös ympäristöystävällisiä liikkumisen muotoja. Tämä on tarkoittanut mm. kevyenliikenteen edistämissuunnitelmia ja investointeja uusiin reitteihin. Joukkoliikennettä on parannettu uusilla runkobussilinjoilla ja lisäämällä pysäkkejä. Päätös investoida raitiovaunuun on ollut myös merkittävä edistys joukkoliikenteelle.

Aviapoliksen alueen hiilineutraalius kehittyy. Alueen kehitys on Vantaan elinvoimalle merkittävä.

Hiilineutraaliustavoitteessa korostuu muuta strategiaa enemmän yhteistyö konserniyhtiöiden kanssa. Tässä merkittävä rooli on etenkin Vantaan energialla.

Kiertotalous on tärkeä resurssiviisauden tavoite. Sen edistämiseksi on käynnistetty useita hankkeita. Tämän lisäksi kiertotalous on yksi Vantaan klustereista.

Hiilineutraaliuden ohella merkittävä ympäristötavoite on biodiversiteetin vaaliminen. Tätä on edistetty tekemällä suunnitelmia ja kartoituksia merkittävistä luontokohteista. Vantaalla on myös tehty luontokohteiden ennallistamis- ja hoitotöitä.

Kukoistavat kaupunkikeskukset

Kukoistavia kaupunkikeskuksia on edistetty kehittämällä kaupunkikulttuurin palveluverkkoa. Tärkeää on myös se, että viheralueiden mitoitukset ja saavutettavuuden ohjeistus on otettu käyttöön. Vihertehokkuudelle on tavoite asemakaavoissa. Nämä tuovat yhteen asukkaiden viihtyisyydelle merkitykselliset asiat eli lähiluonnon ja virkistysalueet sekä kulttuurin.

Strategiassa on nostettu esiin se, että jokaiselle keskustalle tehdään oma kehittämissuunnitelma. Ne ovat valmistumassa loppuvuodesta 2023.

Kaupunkikeskustojen kannalta liikenne ja liikkuminen on oleellista. Tätä on edistetty liikennepoliittisella ohjelmalla. Pysäköintiä on edistetty ja kehitetty mm. liityntäpysäköintiä. Ratikkakaupungin suunnittelu on aloitettu. Ikäihmiset on puolestaan huomioitu mm. kehittämällä turvallisia ja esteettömiä kävelyreittejä.

Merkityksellistä työtä vaikuttavalla johtamisella

Johtamis- ja esimiesvalmennuksia on päivitetty ja kehitetty erilaisia johtamisen työkaluja. Toimialat ovat kehittäneet omia valmiuksia johtamisen tukemiseen.

Henkilöstön saatavuuteen ja pitovoimaan on panostettu. Vantaalla on luotu pito- ja saatavuusohjelma ja kehitetty mm. työaikoja ja palkkausta. Vantaan työnantajarekryilme on uusittu.

HAASTEET LOPPUSTRATEGIAKAUDELLE

Väliarvioinnin kannalta on oleellista tunnistaa asiat, jotka vaativat vielä huomiota strategian loppukaudella. Osittain kyse on strategisista tavoitteista, joiden toteutuminen on vielä kesken. Samalla voidaan tunnistaa tavoitteet, jotka eivät ehkä ole toteutumassa tai ainakin niiden edistämistä pitäisi jatkaa myös tulevilla strategiakaudella.

Taloudellisesti kestävä ja elinvoimainen kaupunki

Taloudellisesti loppukauden haasteena on investointikaton ylittyminen, mihin vaikuttaa niin lisääntyneet tarpeet kuin kustannustason nousu. Taloutta rasittaa myös se, että maanluovutuksista ja maankäyttösopimuksista saatavat nettotulot tulevat jäämään alkuperäisestä tavoitteesta muuttuneen taloustilanteen takia.

Vantaalaisten matala koulutustaso on haaste, jota ei tulla ratkaisemaan strategiakauden aikana. Matala koulutustaso vaikuttaa myös mm. työllisyyteen. Samaan aikaan myös työvoiman saatavuus muodostaa haasteen.

Hyvät asukaslähtöiset palvelut

Segregaatio on edelleen haaste, johon tulisi vastata viemällä huono-osaisille alueille enemmän palveluita.

UNICEF:in Lapsiystävällinen kunta -toiminta (LYK) tulisi liittää kiinteämmin strategiaan ja kehittää osallisuutta.

Vantaan strategiassa oppimisella on merkittävä rooli. Tämän takia perusopetuksessa on panostettu lukemisen ja matemaattisen osaamisen seuloihin. Niistä saatavaa tietoa ei kuitenkaan vielä ole hyödynnetty täysimääräisesti. Tietoa voisi hyödyntää paremmin oppilaiden osaamistason parantamiseksi ja opettajien välisessä yhteistyössä.

Raja- ja yhdyspintoja hyvinvointialueelle kouluissa tulisi kehittää enemmän. Kehittäminen on merkityksellistä, sillä tukipalvelut ovat siirtyneet hyvinvointialueelle.

Asiakaspalvelulle on laadittava kaupunkitasoinen johtamisjärjestelmä sekä asiakastiedon ja -tutkimuksen yhteinen tietovarasto.

Eriarvoistumisen estäminen

Eriarvoistumisen estämiseksi palveluissa olisi vielä kehitettävää. Tällöin kyse on luonnollisesti myös resursseista. Enemmän resursseja tarvittaisiin mm. henkilökohtaiseen palveluun. Maahanmuuttajien osaamiskeskus on ollut menestys, mutta se toimii nyt määräaikaisella rahoituksella. Rahoituksen vakinaistamisesta olisi hyötyä. Suomen kielen opetusta tarvittaisiin edelleen lisää.

Segregaation vähentämiseksi tehdään Vantaalla paljon työtä. Toimenpiteiden vaikuttavuuden seuraamista ja mittaamista tulisi kehittää kuitenkin enemmän.

Syrjäytymistä estäviä palveluita tuottaa hyvin monenlaiset toimijat, ml. kansalaisjärjestöt. Yhdessä nämä muodostavat palveluekosysteemin. Palveluekosysteemin tuomia mahdollisuuksia voitaisiin hyödyntää enemmän.

Henkilöstön rekrytoinnissa ja saatavuudessa on haasteita. Samalla henkilöstön osaamista tulisi kehittää laaja-alaisesti kohtaamaan erilaisia haasteita.

Resurssiviisas ja hiilineutraali Vantaa

Vantaa on asettanut hiilineutraaliustavoitteen vuodelle 2030. Monissa muissakin toimenpiteissä toistuu se, että niitä tulisi jatkaa yli strategiakauden.

Resurssiviisautta edistetään Vantaalla hankerahoituksella. Vaikuttavuuden kannalta toimintojen rahoitusta pitäisi vakinaistaa.

Kaupunki ei voi saavuttaa kaikkia resurssiviisauden tavoitteita yksin. Siksi sidosryhmäyhteistyöhön eli kaupunkilaisten ja yritysten kanssa tehtävään työhön tulisi panostaa enemmän.

Vantaalla on kehitetty paljon liikkumista, mutta ympäristöystävällisyyden näkökulmasta työtä tulisi edelleen jatkaa. Sähköautojen latauspisteitä tarvitaan lisää. Kevyttä liikennettä tulisi kehittää edelleen ja joukkoliikennettä parantaa. Vantaalla tulisi kehittää myös seudullista kaupunkipyöräjärjestelmää.

Kukoistavat kaupunkikeskukset

Palveluverkon osalta tarvittaisiin uusia avauksia Hakunila–Länsimäen-alueelle. Segregaation purkaminen vaatii huomioita, mikä vaatisi entistä parempaa koordinaatiota toimialojen välillä. Tämä liittyy myönteisen erityiskohtelun ohjelmaan (MEK).

Ratikkapäätös oli merkittävä Vantaalle. Ratikan rakentamisajan ratkaisut vaativat kuitenkin huomiota, jotta ne eivät vaikuttaisi liikaa kaupunkikeskustojen liikenteeseen yms.

Toimintaympäristön muutokset vaikuttavat eniten juuri kaupunkikeskustojen kehittämiseen. Muutosta tulisi arvioida ja kehittää uusia toimintamalleja muutokseen vastaamiseen.

Merkityksellistä työtä vaikuttavalla johtamisella

Valmentavaa johtamista ja henkilön itsensä johtamista tulisi kehittää edelleen. Työssäoppimista pitäisi systematisoida paremmin.

Työhyvinvointiin tulisi kiinnittää enemmän huomioita. Poikkeamiin tulisi reagoida paremmin ja työhyvinvoinnin seurantaväliä tulisi lyhentää. Työterveyttä tulisi kohdentaa paremmin.

Vantaalle on laadittu saatavuusohjelma. Sen toimenpiteiden läpivienti tulisi varmistaa.

MITTARIEN JA TEKSTIEN MUUTOSesitykset

Muutos	Kohta (sivunumero)	Selite/ perustelu
<p>Muutos tekstiin, viimeinen kappale, ensimmäinen virke:</p> <p><i>Kaupunkistrategian 2022–2025 väliarviointi tehtiin hyvinvointialueiden aloitettua vuoden 2023 aikana.</i></p>	5	
<p>1.3.Kaupungin omien Investointien omarahoitusosuus ilman ratikkaa 600 me -> mittarin muutos -> 10 % korotus, enintään 660 me</p> <p>Muutetaan strategiatekstiä, s. 9, kolmannen kappaleen ensimmäinen kokonainen virke muotoon:</p> <p><i>Kaupungin investoinneille asetetaan strategiakaudelle tavoitteeksi 660 milj. euron menokatto.</i></p>	13	Alkuperäinen investointikatto tulee ylittymään kustannustason nousun ja lisääntyneiden investointitarpeiden vuoksi.
<p>2.5. Vieraskielisten työttömyys (työttömyyden puolittaminen) -> muutos mittaritekstiin:</p> <p><i>työttömyyden vähentäminen; uusi tavoitetaso: 5200</i></p>	14	Taloustilanteen heikentyminen.

Muutos	Kohta (sivunumero)	Selite/ perustelu
<p>3.2. Tapahtumien ympärille syntyy uutta liiketoimintaa. -> muutos: Vantaalle syntyneiden uusien yritysten kumulatiivinen lukumäärä: lähtötasona vuosi 2021: 749 kpl, tavoitetaso 2025: 850 kpl</p> <p>Toimialojen yritysten yhteenlaskettu liikevaihto v. 2020: indeksi 100,3 (2015 = 100), tavoitetaso 2025: indeksi 120</p>	14	<p>Yritysten kumulatiivisen lukumäärän lähtö- ja tavoitetasot tarkentuneet.</p> <p>Yritysten yhteenlasketun liikevaihdon tavoitetasoksi indeksi.</p>
<p>6.3.2. Matemaattinen ja kielellinen osaaminen. Oppimisen arviointi tutkimuksen nojalla -> mittarin poistaminen. Lukemista ja matematiikkaa seurataan jatkossa 6.4. Lukuseulalla ja 6.5. Funa-mittauksella.</p>	19	<p>Tutkimus on erittäin kallis, yli 60 000€, ja hyötyarvo suhteessa euromääräiseen panostukseen vähäinen. Ei ole myöskään varmaa, haluaako tutkimuksen toteuttaja osallistua jatkossa kilpailutukseen, ja saadaanko tutkimuksen toteutusta ostettua samoilla indikaattoreilla muulta toimijalta.</p>
<p>6.5. Oppilaiden matemaattinen osaaminen -> muutos: mittaroidaan luokkien 3. ja 7. osalta</p>	20	<p>Mittaroitavat luokat täsmentyneet</p>
<p>6.5. Oppilaiden matemaattinen osaaminen -> muutos lähtötasoissa: 3.lk 1998/2648 7.lk 1756/ 2596</p>	20	<p>Lähtötasot täsmentyneet</p>

Muutos	Kohta (sivunumero)	Selite/ perustelu
13.1. Osallistumisaktiivisuus -> muutos: datana FinSoten korvaava TerveSuomi-tutkimus. TerveSuomesta tiedot saadaan hyvinvointialuetasoisesti. Lähtötaso määritetty Vantaa-tasoisesti, ei mahdollisuutta saada takautuvasti hyvinvointialuetasoista tietoa.	25	FinSotea vastaava TerveSuomi-tutkimus korvaa FinSote-tutkimuksen.
13.2. Yksinäiseksi kokevien vantaalaiset yli 18-vuotiaat -> muutos: datana FinSoten korvaava TerveSuomi-tutkimus. TerveSuomesta tiedot saadaan hyvinvointialuetasoisesti. Lähtötaso määritetty Vantaa-tasoisesti, ei mahdollisuutta saada takautuvasti hyvinvointialuetasoista tietoa.	25	FinSotea vastaava TerveSuomi-tutkimus korvaa FinSote-tutkimuksen.
14.2. S2 % -> mittarin poistaminen	25	Mittari ei sovellu tavoitteen kuvaamiseen.
18.2.: Kaupunkikonsernin rakentamien sähköajoneuvojen latauspisteiden määrä -> muutos: <i>Kaupunkikonsernin rakentamien sähköajoneuvojen</i>	30	Tikkuparkki ja Ratakujan pysäköinti uusina laitoksina toteuttavat näitä suuren määrän 2023. Kaikkia ei kuitenkaan ole heti syytä varustaa latauspisteillä, vaan sitä mukaa, kun

Muutos	Kohta (sivunumero)	Selite/ perustelu
<i>latauspaikkavarausten määrä.</i>		sähköautojen latauksen kysyntä laitoksissa kasvaa.
24.2. Kunnossapitotiimien perustaminen -> mittarin poistaminen Poistetaan strategiatekstistä, sivulta 34 viimeinen virke: <i>Kaupunkiympäristön kunnossapitoa varten Vantaalle organisoidaan asukkaita toimintaan mukaan ottavat, alueelliset kunnossapitotiimit, joiden resursointiin ja kalustoon panostetaan.</i>	36	Tavoitteelle ei asetettu määrärahoja ja nykyresurssein ei pystytä toteuttamaan.
24.3. Lapsibarometri -> mittarin poistaminen	36	Lapsibarometrin toteuttaminen osoittautui liian hankalaksi.
Muutos -> Lisäys strategiatekstiin, kolmannen kappaleen viimeisen virkkeen perään: <i>Johtamisen perustaidot on varmistettava, jotta valmentavaa johtamista voidaan kehittää.</i>	37	

ONNISTUMISET JA HAASTEET PAINOPISTEITTÄIN

Tässä luvussa on toimialojen valmisteleman ennakkotehtävän ja työpajatyöskentelyn arviot seuraaviin kysymyksiin: 1) Mitkä ovat keskeiset aikaansaannokset ja toimenpiteet, joilla strategian painopistettä on tähän mennessä edistetty? 2) Mihin pitää vielä erityisesti kiinnittää huomiota strategiakaudella?

Painopisteittäin on esitetty myös valtuuston talous- ja strategiaseminaarin ryhmätyöskentelyn 24.8. nostot arviointikysymyksestä ”Mihin asioihin pitäisi vielä erityisesti kiinnittää huomiota strategiakaudella kaupunkistrategian 2022–25 toteuttamisen näkökulmasta?”

Taloudellisesti kestävä ja elinvoimainen kaupunki

Taloudellisesti vahva kaupunki ja kaupunkikonserni

1) Mitkä ovat keskeiset aikaansaannokset ja toimenpiteet, joilla strategian painopistettä on tähän mennessä edistetty?

- Talousarvioiden laadinnassa ja toteutuneissa tilinpäätöksissä on edetty valtuustokauden vuosikatetavoitteen mukaisesti. Kaupungin lainamäärää on saatu edelleen laskettua strategiakauden aikana. Konsernin lainamäärät ja vastuut ovat tavoitteen mukaisella uralla.
- Rakentamisen investointiohjelmat on sovitettu annettuun investointikehykseen hankkeita priorisoimalla. Koko valtuustokauden investointikehys tulee kuitenkin ylittymään.
- Toimitilahankkeet on pystytty toteuttamaan tavoitehintoja edullisemmin mm. onnistuneen hankeohjauksen ja urakkakilpailutusten ansiosta.
- Kiinteistöjohtamisen linjaukset on hyväksytty ja toimenpiteitä on edistetty.
- Konserniomistusten kokonaissuunnitelma hyväksytty 2022
- Maa- ja asuntopoliittiset linjaukset tehty

2) Mihin pitää vielä erityisesti kiinnittää huomiota strategiakaudella?

- Investointihankkeiden valmisteluun, toteutuksen oikeaan ajoitukseen ja riittävien rakennuttamisresurssien varmistamiseen. Myös kasvavan kaupungin riittävä investointitaso on varmistettava.

- Vuokrasopimusneuvottelut hyvinvointialueen kanssa viivästyneet – myös HVA kiinteistöjen myyntiprojekti viivästynyt
- Maanluovutuksen ja maankäyttö sopimusten nettotulot tulevat jäämään alle alkuperäisen tavoitetason taloussuhdanteen voimakkaan muutoksen takia.
- Koko valtuustokauden kaupungin omien investointien alkuperäinen investointikatto tulee ylittymään kustannustason nousun ja lisääntyneiden investointitarpeiden vuoksi
- Iso kokonaisinvestointipotti – olisi lisättävä yhteistyötä yksityisten kanssa

Osaamisen ja työllisyyden vahvistaminen elinvoiman ja hyvinvoinnin edistämiseksi

1) Mitkä ovat keskeiset aikaansaannokset ja toimenpiteet, joilla strategian painopistettä on tähän mennessä edistetty?

- Työllisyyspalvelut ja Varia ovat käynnistäneet vahvan yhteistyön osaamispalveluiden tarjoamiseksi työllisyyspalveluiden asiakkaille ja yhteistyön syventämiseksi TE2024 uudistuksessa.
- Tikkurilan osaamiskampuksen valmistelussa edistetään kohtaantoa ja käynnistetty ennakoinnin kehittäminen
- TE24 ja Koto24 valmistelu on käynnistetty - muutos antaa kaupungille lisää mahdollisuuksia vaikuttaa elinvoiman edistämiseen.
- VaKeHyvan kanssa tehty yhdyspintasopimus
- Vantaa ollut houkutteleva kohde yritysten investoinneille
- Työttömyysmittarit, pl. maahanmuuttajat, ovat laskeneet
- Koronan jälkeen uusia yrityksiä perustettu yhtä paljon tai enemmän kuukausitasolla kuin ennen koronaa.

2) Mihin pitää vielä erityisesti kiinnittää huomiota strategiakaudella?

- Vantaan työllisyyspalveluiden asiakkailta on matalla koulutustaso, minkä johdosta pitää rakentaa osatutkintoja sekä muita lyhytkestoisia koulutuksia, jotka edistävät työmarkkinoille pääsyä.
- Osaavan työvoiman saatavuuteen ja pitovoimaan
- Yritystontit loppuvat
- Koronan jälkeen jäätin jälkeen yritystoiminnassa, palkkasummassa saatu kuitenkin kiinni
- Ristiriita: yritystonttien löytyminen vs. luontoarvot vs. pientalot

Vetovoimainen asumisen kaupunki

- 1) Mitkä ovat keskeiset aikaansaannokset ja toimenpiteet, joilla strategian painopistettä on tähän mennessä edistetty?
 - Pientalo-ohjelmaan on koottu toimenpiteet, joilla voidaan edistää pientaloasuntojen rakentamista. Pientalorakentajille on laadittu ohjeaineisto rakennusvalvonnan sivuille. Pientaloasemakaavoitusta on lisätty.
 - Kuusijärven kärkihankkeessa edetään kohti visiota saavutettavasta koko kansan luonto- ja virkistyspaikasta.
 - Saavutettavuutta parannettu esteettömiä retkeilyrakenteita, palvelurakennuksia ja kestäviä kulkuyhteyksiä kehittämällä. Palveluja ja rakenteita kehitetty kestävä käytön näkökulmasta.
 - Uudessa hallintomallissa hallintovastuu siirtyy kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinnin toimialalle.
 - Valmisteilla Nuku yö ulkona -haasteen valtakunnallinen päätapahtuma elokuulle 2024.
 - Pito- ja vetovoiman sekä kiinnostavuuden kasvattaminen tapahtumia lisäämällä toteutunut mm tapahtumalavojen kautta. Pysyvät ratkaisut tulisi kuitenkin saada kaikille suuralueille.
 - Vantaan vetovoima on tähän asti ollut hyvä ja pientaloja on rakentunut.

2) Mihin pitää vielä erityisesti kiinnittää huomiota strategiakaudella?

- Kärkihankkeen priorisointi ja kokonaisresursointi varmistettava korkeatasoisesti uudistuvalla ja vetovoimaisella Kuusijärvelle.
- Uudis- ja maisemarakentamisen toinen vaihe käynnistettävä.
- Myyrmäen kaupunkikulttuuritalon hanke viivästynyt alueen kokonaissuunnitelman haasteiden johdosta. Kakussa hankkeen suunnittelu jatkuu osallistamisvaiheella, lisäksi resurssia saatu vahvistettua kärkihankkeiden osalta vuodesta 2024 eteenpäin.
- Mitä tulee tapahtumaan tapahtuma-areenoille (Kivistö, Muumit)

Valtuustoseminaari

Valtuustoseminaarissa nostettiin esiin TE24-uudistuksen onnistuminen (valtuusto mukaan uudistukseen) ja työllisyyden hoito (nuoristyöttömyyden syyt selvitettävä). Talouden hoitamisessa tärkeäksi koettiin talouden tasapaino, hallitusta

taloudenpidosta kiinnipitäminen, verokertymän lisääminen sekä investointien ylitysten ja myöhästymisten valvonnan kehittäminen. On panostettava osaamiseen ja koulutukseen ja kielen oppimiseen (esim. Vantaan osaamiskeskus), minkä lisäksi maahanmuuttajataustaiset äidit on saatava mukaan työelämään.

Oppisopimuskoulutuksen kynnyksiä on madallettava. Koulutustason, hyvinvoinnin, turvallisuuden ja eriarvoisuuden mittarit on saatava näkyviin. Elinkeinopalveluihin, Vantaan maineeseen ja Vantaata koskeviin mielikuviin on panostettava: On tuettava potentiaalisia kasvuyrityksiä ja nuoria yrittäjiä sekä lisättävä kaupungin vetovoimaa tarjoamalla yrittäjille tontteja ja yhteistyötä. Mainetta ja mielikuvia on parannettava panostamalla kaupungin yleiseen viihtyisyyteen ja kunnossapitoon sekä priorisoimalla investointeja, esimerkiksi Tikkurilan osaamiskampuksesta on mahdollista kehittää pöhinäkeskus. Maineeseen ja mielikuviin voidaan vaikuttaa myös tapahtumien ja kulttuurin avulla. Monipuolisen asuntopolitiikan, pientaloasumisen ja verotulojen osalta on painotettava veronmaksukykyisyyttä, pitovoimaa ja monipuolista asumista, minkä lisäksi Vantaalla on oltava elämäntilanteeseen sopivaa asumista. On selvitettävä, miksi kuntien välinen nettomuutto on Vantaan osalta heikkoa.

Hyvät asukaslähtöiset palvelut

Sujuvat hyvinvointia rakentavat palvelut

1) Mitkä ovat keskeiset aikaansaannokset ja toimenpiteet, joilla strategian painopistettä on tähän mennessä edistetty?

- HYTE-kerroin on pysynyt aiemmalla tasolla (77/100). Vantaan lähtötaso on muihin kuntiin verrattuna valmiiksi jo hyvällä tasolla. Tällä strategiakaudella ollaan tähän mennessä varmistettu, että kaikkien HYTE-kertoimen indikaattoreiden eteen tehdään asioita.
- Kokee, että asuinalueella järjestetään kiinnostavaa vapaa-ajan toimintaa nuorille:
 - Harrastusten Vantaa –kokonaisuutta on laajennettu ja saatu lisää maksutonta harrastustoimintaa kaikille kouluille. Uutena toimenpiteenä alkaa 2023 lähiliikuttajat, jotka innostavat lähioissa eri-ikäisiä ihmisiä liikkumaan. +18-vuotiaiden nuorten aikuisten maksuton vapaa-ajan toiminta on laajentunut ja löytänyt paljon uusia osallistujia.

2) Mihin pitää vielä erityisesti kiinnittää huomiota strategiakaudella?

- Miten luomme toimivan polun maksuttomista harrastuksista/kerhoista kohti tavoitteellisempia harrastuksia myös niille, joilla ei ole varaa maksaa kalliita harrastusmaksuja.

Sujuvat hyvinvointia rakentavat palvelut

1) Mitkä ovat keskeiset aikaansaannokset ja toimenpiteet, joilla strategian painopistettä on tähän mennessä edistetty?

- Kiusaamisen ehkäisyn ja puuttumisen toimenpideohjelman toteutetaan kaikissa toimipisteissä.
- Lapsiystävällinen kunta -työllä edistetään lasten oikeuksia
- Turvallisemman tilan periaatteiden käyttöönotto on käynnistynyt.
- Koulujen hyvinvoinnin vuosikellot otettu käyttöön ja hyvinvointivastaavien työtä tuettu kaikilla kouluilla.

2) Mihin pitää vielä erityisesti kiinnittää huomiota strategiakaudella?

- Segregaationäkökulman huomioiminen palveluiden kehittämisessä
- Palveluverkon jatkuva kehittäminen muuttuneisiin ja muuttuviin tarpeisiin kasvavassa ja monimuotoisessa kaupungissa -tarvitaan riittävät tilat ja tontit.
- Päiväkodit ja koulut osallistuvat pro-toimintamallin mukaiseen toimintaan. Pro -toimintamalli (vaka, pope ja SVE) vahvistaa inklusiivista toimintakulttuuria, jossa sosio-emotionaalisia taitoja opetetaan yhdessä. Malli arvioidaan ja vahvistetaan
- UNICEFin Lapsiystävällinen kunta -toiminnan (LYK) liittäminen strategiaan ja osallisuuden kehittämiseen

Hallittu siirtymä hyvinvointialueelle

1) Mitkä ovat keskeiset aikaansaannokset ja toimenpiteet, joilla strategian painopistettä on tähän mennessä edistetty?

- Lakisääteiset hyte-neuvottelut on käyty hyvässä hengessä Vantaa, Keravan, HVA:n, HUS:n ja järjestöjen edustajien kesken. Yhteiseksi tavoitteeksi on asetettu "mielekäs arki jokaiselle" ja sen alla painopistealueina on osallisuus, mielen hyvinvointi ja hyvinvointia tukevat elintavat.

- Vantaan hyvinvointisuunnitelma on tehty, hyvinvointialueen asiantuntijoita on ollut mukana työssä.
- Hyvinvointialueyhteistyön rakenteet ja sopimus tehty työllisyyspalveluiden ja hyvinvointialueen kesken.

2) Mihin pitää vielä erityisesti kiinnittää huomiota strategiakaudella?

- Arjen rajapinnoilla olevan yhteistyön toimivuus, yhteistyösopimukset
- Yhdyspintoja on paljon ja ne elävät - läpikäynnissä menee aikaa. Yhdyspinta- ja yhteistyösopimukset voivat vaatia uudelleentarkastelua.
- Riittävien ja tarpeen mukaisten opiskeluhuollon palveluiden saaminen hyvinvointialueelta

Tuetaan oppijan tarpeisiin pohjautuvaa oppimista ja mahdollisuuksia edetä omien edellytystensä mukaan

1) Mitkä ovat keskeiset aikaansaannokset ja toimenpiteet, joilla strategian painopistettä on tähän mennessä edistetty?

- Varhaiskasvatuksessa on viety eteenpäin lapsen tukeen ja inklusioon liittyviä uudistuksia osaksi käytännön toimintaa ja tuen valikkoa. Asiaan liittyvää osaamista on edistetty eri esihenkilö ja työntekijäfoorumeilla. (Tuen aamukahvit, VasuTalk, asiantuntija-aamut) avulla
- Varhaiskasvatus ja perusopetus järjestävät erityisopettajaopinnot 60 opettajalle yhteistyössä yliopistokeskus Chydeniuksen kanssa. Koulutuksella vastataan pätevän henkilöstön saatavuushaasteeseen.
- Kaikissa peruskouluissa kolmiportaisen tuen rakenteita on yhtenäistetty Tuen puun ja siihen liittyvien materiaalien avulla. Opettajille osaamista on vahvistettu monipuolisen koulutuksen ja konsultointituen avulla.
- Perusopetuksessa vahvistettu tietoon pohjautuvaa tuen tarpeiden tunnistamista (seulat systemaattisemmin käytössä).
- Perusopetuksessa ja lukiokoulutuksessa on laadittu kaupunkitasoiset poissaoloihin puuttumisen mallit.
- Toisen asteen koulutuksessa on palvelumuotoilun avulla lähdetty kehittämään joustavia oppimisen polkuja lukiokoulutukseen ja ammatilliseen koulutukseen.

2) Mihin pitää vielä erityisesti kiinnittää huomiota strategiakaudella?

- Perusopetuksen lukemisen ja matemaattisen osaamisen seuloista saatavan tiedon hyödyntäminen oppilaiden osaamisen lisäämisessä sekä eri opettajaryhmien välisessä yhteistyössä.
- Oppimisen tuen kehittäminen toisella asteella (työpaikkaohjaajat ammatillisessa koulutuksessa ja erityisopettajat lukiokoulutuksessa)

Eri-ikäisten kuntalaisten jatkuvan oppimisen ja koulutuksen tarpeisiin panostetaan

1) Mitkä ovat keskeiset aikaansaannokset ja toimenpiteet, joilla strategian painopistettä on tähän mennessä edistetty?

- Opiskeluhoitosuunnitelmat päivitetty esiopetuksesta toiselle asteelle keväällä 2023. Opiskeluhoitosuunnitelmien yhteydessä koottu koulutuksen järjestäjän arvio opiskeluhoiton resurssitarpeista.
- Lapsiperheiden lukuintoa vahvistetaan yhdessä kirjaston kanssa. Yhteistyö Lukukeskuksen kanssa käynnistynyt.
- Kielitietoinen yläkoulu -hanke tukee yläkouluikäisten ja myöhään maahan tulleiden oppilaiden oppimista.
- Esi- ja alkuopetuksen palvelulupausta ja toiminnallista yhteistyötä toteutetaan kaikissa esiopetuksen ja perusopetuksen yksikössä.
- 7. vuosiluokan oppilaille lisätty 0,5 vuosiviikkotuntia tunne- ja vuorovaikutustaitoihin liittyen.
- Digipedagogiikkaa juurrutetaan yksiköissä monipuolisesti osaksi arjen toimintaa.
- 8. tai 9. luokan oppilaan on mahdollista saada tarpeidensa mukaista tehostettua oppilaanohjausta jatko-opintoihin hakeutumiseen liittyen.
- Oppilaan on mahdollista hakeutua opiskelemaan joustavaan työelämäpainotteiseen perusopetukseen (TEPPO) jokaisessa ylä- tai yhtenäiskoulussa.
- Toisen asteen koulutus on tiiviisti mukana TE2024-valmistelussa, jossa pohditaan muun muassa uudenlaisia koulutuspolkuja.

2) Mihin pitää vielä erityisesti kiinnittää huomiota strategiakaudella?

- Esi- ja alkuopetuksen yhteistyössä ja nivelvaiheen opetussuunnitelma vaatii sujuvuutta sekä palvelulupauksen toteutumista tulee kehittää entisestään, mm. nivelopettajien työn jatkuminen.
- Vaativan erityisen tuen tarpeeseen vastaamiseksi ei ole riittävästi paikkoja

Digitaalisuus tukee palvelujen kehittämistä

1) Mitkä ovat keskeiset aikaansaannokset ja toimenpiteet, joilla strategian painopistettä on tähän mennessä edistetty?

- Keskitetty tietovarasto on olemassa, jota on edistetty juuri viimeisen parin vuoden aikana. Lisäksi digitaalisessa siirtymässä on painotettu asiakaspalvelun digitalisointia ja sisältää paljon erilaisia toimenpiteitä, joita jo edistetty tämän osalta. Toteutus kunkin vuoden investointiohjelman mukaan.
- Asiakaspalvelu 2030 -vision ensimmäinen versio on valmistunut. Visioksi on vahvistunut 24/7 asiointi, jossa robotiikka sekä sähköiset palvelut ovat isossa roolissa. Tämä tarkoittaa, että tulevaisuudessa palveluiden toteuttamiseen tarvitaan nykyistä enemmän investointeja. Tähän mennessä on myös tunnistettu haasteita nykyisten palveluiden hajanaisuudessa ja niiden saavutettavuudessa sekä sähköisten palvelujen käyttöön annettavassa tuessa.

2) Mihin pitää vielä erityisesti kiinnittää huomiota strategiakaudella?

- Asiakaspalvelulle on laadittava kaupunkitasoinen johtamisjärjestelmä sekä asiakastiedon ja -tutkimuksen yhteinen tietovarasto. Tarvitaan yhtenäinen malli asiakaspalautteen perusteella tehtävään kehittämiseen. Tavoitteena on hallitumpi ja asiakaslähtöisempi asiakaspalvelukokonaisuus kuntalaisille. Lisäksi nykyisten ja uusien palveluiden vaikuttavuutta tulisi mitata systemaattisemmin.
- Hallitusohjelman kirjaus digitaalisten palvelujen ensisijaisuudesta voi vaikuttaa kaupungissa annettavaan digitukeen.

Valtuustoseminaari

Valtuustoseminaarin ryhmätöissä tuotiin esiin Oppimiskampus, jatkuva oppiminen ja oppimisen tukitoimet: iltapäiväkerhoja on kehitettävä osaamistasojen mukaan ja kerhojen tasalaatuisuus on varmistettava, minkä lisäksi kolmas sektori, kuten

liikuntajärjestöt, tulisi voida ottaa mukaan yhteistyöhön. Työssäoppiminen ja muuntokoulutus tulisi mahdollistaa ja kehittää toista astetta ja toisen asteen oppimisen tukea. Vantaalle tulisi pyrkiä saamaan yliopistotasosta koulutusta. Lukutaidon ja matematiikan taidot on saatava kuntoon, maahan muuttaneiden kotoutumista ja kielitaitoa on vahvistettava ja maahanmuuttajataustaiset vanhemmat on saatava mukaan koulutyöhön. Lasten turvallinen ja terveellinen oppimisympäristö on varmistettava (kiusaaminen). Henkilöstön hyvinvoinnin ja pitovoiman lisäämiseksi tulisi olla pysyviä, päiväkotitai aluekohtaisia sijaisia. Kouluissa resurssit ja varhaiskasvatuksessa erityistuki on varmistettava niin, että opettajat voivat keskittyä opettamiseen, kouluissa opettajien hallinnollista taakkaa tulisi lisäksi keventää. TE24-uudistuksen onnistumiseen on syytä kiinnittää huomiota. Liikunta- ja kulttuuripalveluissa Harrastusten Vantaata olisi laajennettava sekä kohderyhmien että tarjonnan osalta ja muistettava, että harrastaminen voi olla muutakin kuin liikuntaa. Liikuntapaikkasuunnitelma tulisi päivittää. Hyvinvointialueen ja kaupungin rajapintoja on tarkkailtava. Ennaltaehkäisy tulisi näkyä kaupungin palveluissa. Osallistuvaa budjetointia tulisi kehittää niin, että kuntalaiset voitaisiin ottaa mukaan toteuttamiseen ja että myös pienet, talkoilla hoidetut hankkeet mahdollistuisivat.

Eriarvoistumisen estäminen

Syrjäytymis- ja eriarvoistumiskehitys katkaistaan

1) Mitkä ovat keskeiset aikaansaannokset ja toimenpiteet, joilla strategian painopistettä on tähän mennessä edistetty?

- Työllisyyden ja kotoutumisen osalta tuotetaan palveluita esimerkiksi yhteistyössä maahanmuuttajien järjestöjen kanssa, jotta asiakkaat tavoitetaan paremmin
- Ohjaamo palvelee syrjäytymisvaarassa olevia nuoria matalan kynnyksen periaatteella
- Kuntalaisille annettavaa digitukea ja kuntalaisten koulutuksia on kehitetty ja kaupungin digitukea antavaa henkilöstöä on koulutettu. Kuntalaisille tehtävällä kyselyllä on selvitetty kanavia digisyrjäytymisriskissä olevien asiakasryhmien tavoittamiseksi ja digituen markkinointia on tehostettu.
- Kyselytulosten valossa on viitteitä siitä, että niiden vantaalaisten osuus on pienentynyt, jotka kertovat jäävänsä ilman tarvitsemaansa digitukea.

- NEET –nuorten määrän seurantaan varten on kehitetty laskentamalli, joka mahdollistaa NEET –nuorten tilanteiden tarkemman analyysin ja sen perusteella tehtävän toimenpidesuunnitelman.
- Etsivän nuorisotyön resursseja on lisätty ja etsivien nuorisotyöntekijöiden määrä on vuosina 2022 ja 2023 ollut 15 htv. Yhteydenottoa etsivään nuorisotyöhön on madallettu mm. ottamalla käyttöön chat –palvelu sekä jalkautumalla laajemmin eri verkostoihin ja toimipisteisiin.
- Nuorille aikuisille suunnattua harrastus- ja vapaa-ajantoimintaa on lisätty ja resursseja vahvistettu. Toiminta tavoittaa aiempaan nähden lähes puolet enemmän nuoria aikuisia.
- Nuorten työpajatoimintaa on kehitetty lisäämällä palveluvalikkoon matalamman kynnyksen valmennusta sekä kehittämällä ESR-hankkeessa työllistymiseen ja opiskeluihin tähtäävää nuorten yksilövalmennusta. ESR – hankkeessa kehitetyn toimintamallin vaikuttavuus on ollut työllistymisen näkökulmasta erittäin positiivinen.
- Oppilaitosnuorisotyö on laajentunut myös lukiokoulutukseen pilottihankkeen myötä.

2) Mihin pitää vielä erityisesti kiinnittää huomiota strategiakaudella?

- Haasteena työttömien työnhakijoiden matala koulutustaso sekä maahanmuuttajien suomen kielen osaamisen parantaminen
- Digisyrjäytymisen riski on edelleen suuri. Digitukea on vahvistettava ja sen saatavuutta ja saavutettavuutta edelleen parannettava. Digituki on jalkautettava osaksi kaupungin palveluiden kehittämistä ja sen resurssit on varmistettava osaksi kaupunkitasoista asiakaspalvelua.
- Monet palvelut kärsivät kuitenkin resurssipulasta eivätkä ne pysty vastaamaan kasvavaan kysyntään. Ennaltaehkäisevä työ pitäisi saada todella vahvaksi, jotta kehitykseen voitaisiin vaikuttaa, mutta nykytilanteessa ennaltaehkäisy valuu helposti korjaavaksi työksi, jolloin kuormittaa palveluita (häiriökäyttäytyminen).
- NEET-nuorten määrän vähentämiseksi tarvitaan poikkihallinnollista yhteistyötä ja selkeämpiä toimialojen kesken yhteisiä tavoitteita ja toimenpiteitä. Nuorten palvelupolut pitää yhteistyössä saada sujuvimiksi ja etenkin työttömyyden alkuvaiheessa tunnistaa paremmin syrjäytymisen riskitekijöitä.

Syrjäytymis- ja eriarvoistumiskehitys katkaistaan

1) Mitkä ovat keskeiset aikaansaannokset ja toimenpiteet, joilla strategian painopistettä on tähän mennessä edistetty?

- Lasten koulutuksellista tasa-arvoa vahvistetaan tarveperusteisella resursoinnilla (Kota-rahoitus) sekä myönteisen erityiskohtelun ohjelmaa toteuttamalla.
- Henkilöstön saatavuusohjelman 2022-2024 varhaiskasvatuksen toimenpiteillä, mm. rekrytisillä, tavoitellaan veto- ja pitovoimaa. Kelpoinen henkilöstö lisää varhaiskasvatuksen laatua, mikä ehkäisee syrjäytymis- ja eriarvoistumiskehitystä. Rekrytisä on käytössä myös perusopetuksessa.
- Eriytymiskehityksen hillitsemiseen liittyen Yhteinen koulu-toimintamallin kehittäminen on käynnistynyt; kaupungin eri toimijoiden rooleja vahvistettu ja yhteistyötä lisätty alueilla. Lisäksi eriytymiskehitykseen liittyvän kasotasoisen tietopohjan kehittäminen aloitettu ja kouluverkkoselvitykseen on tuotu kota-tietoja mukaan.
- Peruskoulujen turvallisuuskulttuurin edistämiseksi järjestetty koulutusta, tarjottu konsultaatiota sekä päivitetty prosesseja. Perusopetuksessa ja toisella asteella käynnistymässä hanke hyvinvointi- ja turvallisuusosaamisen vahvistamiseksi.
- Segregaatioon liittyvä keskustelu on lisääntynyt ja tietoisuus kasvanut
- Sosiaalisesti kestävä Vantaa -strategiatyö nojaa vahvasti uuteen hyväksytyyn Vantaan kaupungin strategiaan, jossa yhdeksi painopisteeksi on nostettu eriarvoistumisen estäminen. Kaikki toimialat käsittävä MEK-ohjelma sisältää konkreettisen toimintaohjelman, se edistää toimialojen välistä yhteistyötä sekä strategista päätöksentekoa. Tämän lisäksi kaupungilla tehdään monia toimia eriarvoistumisen estämiseksi.
- Vuoden 2023 alusta asukastiloilla tuplattiin digiohjaajien määrä kahdesta neljään ja tämä on mahdollistanut digituen asiakasmäärien kasvun, vuonna 2022 yhteensä 6 500 asiakasta ja 2023 tammi-elokuun aikana jo 8 500 asiakasta.

2) Mihin pitää vielä erityisesti kiinnittää huomiota strategiakaudella?

- Toimialojen välisen yhteistyön tiivistämiseen ja yhteistyömallien rakentamiseen.
- Segregaatiovaikutusten arvioiminen palveluverkon suunnittelussa

- Hallitusohjelman ja maailmanpoliittisen tilanteen takia segregatiokehitys entistä haastavampaa
- Pitkäaikainen vaikuttavuuden ja kokeilujen arviointi

Eriytymiskehityksen alla olevien alueiden kiinnostavuus ja vetovoima kasvaa asuntorakentamisen, palveluiden ja investointien osalta

1) Mitkä ovat keskeiset aikaansaannokset ja toimenpiteet, joilla strategian painopistettä on tähän mennessä edistetty?

- Lähiöohjelma
- MEK-työ
- Maa- ja asuntopoliittiset linjaukset on päivitetty ja hyväksytty valtuustossa 2022 kaupunkistrategian mukaisesti. Asuntorakenteen monipuolisuuden kasvattaminen päivitettyjen linjausten mukaisilla toimenpiteillä.
- Investoinnit palveluihin (Elmo)
- Kehittämissuunnitelmat laadinnassa eriytymiskehityksen uhan alla oleville alueille (Kukoistavat kaupunkikeskukset)
- Länsimäkeen on laadittu kaavarunko, Korson ja Koivukylän kaavarungot ovat käynnissä

2) Mihin pitää vielä erityisesti kiinnittää huomiota strategiakaudella?

- Kehittämissuunnitelmien edistäminen ja toimenpiteiden konkretisointi

Alueiden eriytymiskehityksen seuranta jatkuu

1) Mitkä ovat keskeiset aikaansaannokset ja toimenpiteet, joilla strategian painopistettä on tähän mennessä edistetty?

- Vuosittain päivitetään sosioekonominen indeksi, joka kuvaa alueiden eriytymistä. Tämä on myös strategiaseurannan indikaattori
- Tämän rinnalle käytetään KOTA- indeksiä, joka soveltuu enemmän koulupiirien eriytymiseen ja mm. kouluille suunnatun rahoituksen kohdistamiseen.
- Yliopistoyhteistyöllä mm. Kaupunkiakatemian kanssa on tuotettu tietoa segregaaation rakenteesta. Yhteistyö jatkuu Max Planck -tutkimusyksikön kanssa. Tutkimusyksikkö aloittaa toimintansa kesällä 2023.
- Tutkimusyhteistyö on lisääntynyt

2) Mihin pitää vielä erityisesti kiinnittää huomiota strategiakaudella?

- Indeksimuotoinen seuranta ei ole kovin ymmärrettävä. Seurantajärjestelmää on kehitettävä monipuolisemmaksi ja indeksit on avattava.
- Seurantajärjestelmästä on kyettävä viemään myös kartalle.

Jatketaan alueellista myönteisen erityiskohtelun ohjelmaa

1) Mitkä ovat keskeiset aikaansaannokset ja toimenpiteet, joilla strategian painopistettä on tähän mennessä edistetty?

- Myönteisen erityiskohtelun ohjelma kaudelle 2023–2025 on valmis ja toteutus aloitettu

2) Mihin pitää vielä erityisesti kiinnittää huomiota strategiakaudella?

- Myönteisen erityiskohtelun ohjelman tulosten mittaaminen ja vaikuttavuuden arviointi

Yhteisöllisen ja toimintaedellytyksiä tukevan kulttuurin rakentaminen

1) Mitkä ovat keskeiset aikaansaannokset ja toimenpiteet, joilla strategian painopistettä on tähän mennessä edistetty?

- Tuoreempia tuloksia ei ole vielä ilmestynyt, joten asetetun tavoitteen saavuttamista ei voida vielä arvioida.
- Osana Myönteisen erityiskohtelun ohjelmaa on aloitettu ns. yhteisökehittäjän tehtävä viidellä eri alueella. Nämä työntekijät käyvät aktiivista vuoropuhelua alueen asukkaiden ja järjestöjen kanssa ja innostavat asukkaita järjestämään yhteisöllisiä tapahtumia. Yhteisökehittäjien kautta kaupunki myös saa viestejä tavoista, joilla eri alueille voisi rakentaa juuri sille alueelle sopivaa toimintaa.

2) Mihin pitää vielä erityisesti kiinnittää huomiota strategiakaudella?

- Eri-ikäisten ja eri taustoista tulevien tavoittaminen mukaan

Kotoutumisessa onnistuminen monialaisena yhteistyönä (myös työllisyysnäkökulma)

1) Mitkä ovat keskeiset aikaansaannokset ja toimenpiteet, joilla strategian painopistettä on tähän mennessä edistetty?

- Kotoutumisessa pyritään varmistamaan suomen kielen opetuksen kehittämiseen, vahvaan järjestöyhteistyöhön sekä etsimään yksilöllisiä polkuja työelämään
- Osaamiskeskuksessa kehitetty suomen kielen opetusta MEK-rahoituksen avulla, järjestetty useita eritasoisia kursseja työttömille työnhakijoille
- Työvoiman ulkopuolisten asiakkaiden kotoutumista edistävä palvelu aloitettu keväällä 2023
- Kehitetty yhteistyötä hyvinvointialueen kanssa kotoutumisen edistämiseksi, mm. asiakasohjaus ja vastuualueet
- Ukrainalaisten asiakkaiden vastaanottoon luotu tiimi ja yhteistyössä valtion kanssa omakielinen neuvontapalvelu
- Osaamiskeskukseen palkattu verkostokoordinaattori, joka ylläpitää ja kehittää vieraskielisten työllisyyspalveluiden sekä järjestöjen kumppanuutta
- Työllisyyspalveluissa on myös edistetty henkilöstön moninaisuutta ja kansainvälisyyttä: kotoutujien ja vieraskielisten palveluissa muunkielisten työntekijöiden prosenttiosuus on noin 50 %

2) Mihin pitää vielä erityisesti kiinnittää huomiota strategiakaudella?

- Suomen kielen resurssit tulee turvata ja maahanmuuttajien osaamiskeskuksen palvelut tulee vakinaistaa, kun TEM-rahoitus päättyy.
- Resurssien riittävyys, kyseessä on runsaasti henkilökohtaista palvelua tarvitseva kohderyhmä
- Kaupungin kaikkien palveluiden soveltuvuus kotoutujille ja vieraskielisille asiakkaille
- Hyvien ja toimivien käytänteiden vakiinnuttaminen, mm. osaamiskeskus, Talent Vantaa, Neuvova Vantaa
- Koto24 tuo uusia tehtäviä mm. Työvoiman ulkopuolelle olevien palvelut – resurssit tulee varmistaa

Kotoutumisessa onnistuminen monialaisena yhteistyönä (myös työllisyysnäkökulma)

1) Mitkä ovat keskeiset aikaansaannokset ja toimenpiteet, joilla strategian painopistettä on tähän mennessä edistetty?

- Varhaiskasvatuksessa vahvistetaan kieli-, kulttuuri- ja katsomustietoista toimintakulttuuria Kielikiito -kehittämisen avulla.
- Maahanmuuttajien osaamiskeskuksen toiminta toteutetaan toimialojen yhteistyönä
- Maahanmuuttajien osaamiskeskuksessa on koulutettu varhaiskasvatukseen työntekijöitä oppisopimuskoulutuksella. Keväällä alkanut varhaiskasvatuksen oppisopimuskoulutus jatkuu syksyllä ja oppisopimuskoulutuksia laajennetaan kattamaan hoiva-avustajan ja koulunkäynnin avustajan koulutuksen.
- Perusopetuksen valmistavan opetuksen opettajien ja S2-opettajien osaamista on vahvistettu perehdytyksellä, täydennyskoulutuksella ja tuella. Vieraskielisten oppilaiden Tervetuloa kouluun-tapaamiseen luotu yhtenäiset rakenteet.
- Monikielisten perheiden kanssa tehtävän yhteistyön kehittäminen esim. Parental corner Lehtikuusen koululla.
- Oppilaiden vanhempien suomen kielen oppimista ja siten työllistymistä tuetaan MEK-rahoituksella jatkuvassa Vanhemmat mukaan kouluun ja työelämään -hankkeessa. Vanhemmat mukaan varhaiskasvatukseen pilotti laajenee.

2) Mihin pitää vielä erityisesti kiinnittää huomiota strategiakaudella?

- Vanhemmat mukaan kouluun ja työelämään-hankeen suomen kielen opetus jatkuu MEK-rahoituksella vuoden 2023 loppuun, jonka jälkeen olisi keskeistä löytää muu rahoitus. Hankkeessa on myös mukana varhaiskasvatus.
- Vantaan kaupunki työnantajana olisi nykyistä aktiivisempi Teppo-toiminnassa

Kaupungin henkilöstön osaamisen vahvistaminen ja kehittäminen palvelemaan monikulttuurisen ja monikielisen kaupungin asukkaita

1) Mitkä ovat keskeiset aikaansaannokset ja toimenpiteet, joilla strategian painopistettä on tähän mennessä edistetty?

- Selkosuomi-koulutuksia on järjestetty työntekijöille
- KV-strategiaryhmä loi kaupunkitasoisen koulutuksen moninaisuuden ymmärtämiseksi
- Järjestetty esihenkilöille Monimuotoisen työn johtaminen -verkkokoulutusta

2) Mihin pitää vielä erityisesti kiinnittää huomiota strategiakaudella?

- Yleisen ymmärryksen vahvistaminen siitä, millä toimilla kaupunki voisi tukea entistä paremmin vieraskielisten kotoutumista.
- Palveluekosysteemi kotoutujien osalta tulee ottaa kokonaisuudessaan vahvasti haltuun
- Henkilöstön ja esihenkilöiden laaja-alaista ymmärrystä toimintaympäristön muutoksesta, asennemuutokseen, erilaisuuden ymmärtämiseen

Kaupungin henkilöstön osaamisen vahvistaminen ja kehittäminen palvelemaan monikulttuurisen ja monikielisen kaupungin asukkaita

1) Mitkä ovat keskeiset aikaansaannokset ja toimenpiteet, joilla strategian painopistettä on tähän mennessä edistetty?

- Pitkäkestoinen pedagogiikan johtamisen koulutuskokonaisuus suomen- ja ruotsinkielisten päiväkotien johtajille. Koulutuskokonaisuuden perustana on inklusiivisuutta ja moninaisuutta arvostava varhaiskasvatussuunnitelman mukainen toimintakulttuuri (Pedagogiikan laatua johtamassa -PedaJoke 2023–2024).
- Kasvatuksen ja oppimisen toimialalla käynnistetty monikielisten oppijoiden kehittämisohjelman valmistelu.
- Perusopetuksessa työskentelevien monikielisten ohjaajien tehtäviä on vakinaistettu.
- Kouluvalmentajan uuden tehtävänkuvan pilotointi

2) Mihin pitää vielä erityisesti kiinnittää huomiota strategiakaudella?

- Henkilöstön saatavuuden haasteisiin vastaaminen – pito- ja vetovoimatekijöiden edelleen kehittäminen
- Monikielisten oppijoiden kehittämisohjelman läpivieminen

Valtuustoseminaari

Valtuustoseminaarin ryhmätöissä nostettiin esiin yhteistyö hyvinvointialueen kanssa (esim. selvä vastuunjako kaupungin ja hyvinvointialueen välillä), yksinäisyys ja osallisuus (esim. matalan kynnyksen paikat, ilmaiset koulutilat nuorille, koulujen avaaminen ulkopuolisille ohjaajille ja nuorisotilojen laajemmat aukioloajat), kiusaamisen ehkäisemisen (ohjelman käyttöön ottaminen, lapsilta varmistettava, onko kiusaaminen vähentymisen), tukitoimet digisyrjäytymisen ehkäisemiseksi ja maahanmuuttajien osaamisen kehittäminen (esim. koulujen S2-ryhmät oikein osaamisen mukaan, kielitaitoon ja koulutukseen panostaminen, tehokkaampi työnvälitys).

Resurssiviisas ja hiilineutraali Vantaa

Aviapolis-lentokenttäympäristö kehittyy Euroopan ympäristöystävällisimmäksi

1) Mitkä ovat keskeiset aikaansaannokset ja toimenpiteet, joilla strategian painopistettä on tähän mennessä edistetty?

- EU-rahoitteisessa Neutralpath-hankkeessa kehitetään ilmastoposiitivisia alueita Aviapoliksessa
- Aviapoliksen alueelle laaditaan lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet, jossa teemoina ovat muun muassa hiilineutraalisuus ja kaupunkivihreä. Jokaisen asemakaavan yhteydessä laaditaan hiilineutraalisuusselvitys, jonka pohjalta tehdään toimenpiteet hiilineutraaliuden edistämiseksi yhteistyössä kaupungin ja kaavanhakijan kanssa. Alueen vehreyttä lisätään vastapainona tehokkaalle rakentamiselle. Keinoina ovat muun muassa keskitetty pysäköinti ja omaehtoiset pelastautumisratkaisut (takaavat vehreät maanvaraiset korttelipihat), korkeampi vihertehokkuusvaatimus 1,0 (normi 0,9) piha-alueille, olemassa olevien puiden säästäminen, taskupuistot ja dynaamiset kasvillisuusalueet.

2) Mihin pitää vielä erityisesti kiinnittää huomiota strategiakaudella?

- kehitystyö jatkuu seuraavallakin strategiakaudella

Vantaa edistää hiilineutraalisuutta yhteistyössä konserniyhtiöiden kanssa

1) Mitkä ovat keskeiset aikaansaannokset ja toimenpiteet, joilla strategian painopistettä on tähän mennessä edistetty.

- Vantaan kaupunki ja Vantaan energia Oy ovat tehneet kumppanuussopimuksen, jonka tavoitteena on energiapalvelujen kehittäminen niin, että yhteiset strategian mukaiset tavoitteet saavutetaan. Käytännön yhteistyö on aloitettu mm. kaukolämpökohteissa ja alueellisissa energiaratkaisuissa.

Ressun toimenpiteet:

- Konserniohjaus valvoo omistajaohjaustavoitteiden kautta, että suuret yhtiöt tekevät omat resurssiviisauden tiekartat/ympäristöohjelmat ja toteuttavat ohjelmaa 2023–2025.
 - Suurimpien yhtiöiden (VAV, VTK, Mercuria, Vantti) raportointiin liitetään vuonna 2024 vuoden 2023 tiedoista ympäristötilinpito (ja mahd. Ilmastobudjetti vuodelle 2024)
- Konserniohjaus valvoo omistajaohjaustavoitteiden kautta, että yhtiöt investoivat sähköautojen latauspaikkoihin, kun kyse kaupungin palveluverkkoon myös jatkossa sisältyvästä kiinteistöstä.
 - Mietitty konserniohjauksessa: Vastuullisuustavoitteena olisi latausinfra toteuttaminen niiden yhtiöiden osalta, joissa kartoituksen mukaan toteuttaminen järkevää. Erilliset ohjeet elinkaarensa loppuvaiheessa oleville kiinteistöille.
- Sähköautojen latauspisteitä on suunniteltu yli 20 kaupungin kohteeseen, joista ensimmäiset latausasemat jo valmistuneet.

2) Mihin pitää vielä erityisesti kiinnittää huomiota strategiakaudella?

- Vantaan Energialta tulossa biodiversiteettistrategia.

Vantaa on kiertotalouden edelläkävijäkaupunki

1) Mitkä ovat keskeiset aikaansaannokset ja toimenpiteet, joilla strategian painopistettä on tähän mennessä edistetty?

- EU-rahoitteen Circuit-hankeen kautta edistetty rakentamisen kiertotaloutta.

- Circular Food Hood -hankkeen kautta on edistetty ruuantuotannon ja käytön kiertotaloutta
- Allekirjoitettu purkamisen green deal ja toteutettu sitä, osallistuttu kansalliseen kiertotalouden green dealin valmisteluun
- Kaupungin suunnitteluohjeen päivitys aloitettu ja päivitetään kuluvan vuoden aikana. Muunneltavuus ja monikäyttöisyys otetaan huomioon omissa hankkeissa.
- Rakennushankkeeseen ryhtyviä ohjataan ja hoksautetaan tilatehokkuuteen, muuntojoustavuuteen ja monikäyttöisyyteen rakennusten käyttötarkoituksiluokat huomioon ottaen.
- Vantaalaisten kiertotalousyritysten tukemiseksi on käynnistetty kiertotalousklusteri

2) Mihin pitää vielä erityisesti kiinnittää huomiota strategiakaudella?

- Resursointi. Kiertotalouden asiantuntijuus on ollut EU-hankkeen vuonna 2023 päättyvän hankkeen varassa.
- Kaupungin alueella olevien yritysten ja asukkaiden kiertotalouden edistämiseen. Vantaalla asukkaiden kotitalouden lajitteluaste on PKS-kaupunkien heikoin.
- Jätteiden lajittelun koordinointiin tulisi saada tavoitteen mukaiset keskitetyt resurssit ja selkeät käytännöt.

Huolehditaan Vantaan luonnon monimuotoisuuden säilymisestä

1) Mitkä ovat keskeiset aikaansaannokset ja toimenpiteet, joilla strategian painopistettä on tähän mennessä edistetty?

- Monimuotoinen luonto -kaistaa tukeva Luonnon monimuotoisuuden kokonaissuunnitelmatyö on käynnistynyt. Työssä laaditaan suunnitelma ja toimintamalli, jolla valmistellaan tavoitetta: Vantaa on luontoposiitivinen kaupunki 2030.
- Vantaan ekologisen verkoston ja yhteyksien päivitystyö valmistuu vuoden 2023 aikana
- Luonnon ennallistamis- ja hoitotöitä tehty kohteissa: Vehkalanmäki, Alkärr (Petikko), Silvola, Lammaslampi ja Kuusijärvi.
- Luontoselvitykset (esim. luontotyytit, lajistoselvitykset): n. 960 ha (2022) ja n. 560 ha (2023)

- Koulujen ja päiväkotien pihoja on suunniteltu ja toteutettu pitkäjänteisesti kohti monimuotoisempaa ja luonnonmukaisempaa ympäristöä. Suunnitteluohjeisiin on sisällytetty asioita, joilla luonnon monimuotoisuutta pyritään säilyttämään ja lisäämään.
- Vantaan niittojen ohjeistus kesäkausilla 2023–26
- Luonnon monimuotoisuus on noussut poikkihallinnollisesti keskeiseen asemaan

2) Mihin pitää vielä erityisesti kiinnittää huomiota strategiakaudella?

- Resurssit luontoselvitysten jatkamiseen, viestintään, koulutukseen jne. Edellyttää henkilö- ja ostopalveluresursseja.
- Yhteistyöhön sidosryhmien, kuten yritysten kanssa.
- Luontopositiivisuuden saavuttaminen tiivistyvässä kaupungissa /Haasteena rakennetun ympäristön luontoarvon turvaaminen
- Monimuotoisuutta rakennetussa ympäristössä ei ole huomioitu tarpeeksi eikä sitä ole resursoitu tarpeeksi; toiminta hankepainoista ja siksi lyhytkestoista; hankkeiden tavoitteet pitäisi olla strategisempia (tulokorteissa)
- Iso osa uudesta asuinkaavasta on tullut kestävän liikkumisen vyöhykkeelle; haasteena kuitenkin se, että nuoriakin rakennuksia puretaan; kun tiivistetään voimakkaasti, luontoarvojen säilyttäminen vaikeutuu
- Kaavoituksessa ilmastaselvitykset eivät ole velvoittavia

Hankinnat tukevat kaupungin vastuullisuustavoitteiden toteuttamista

1) Mitkä ovat keskeiset aikaansaannokset ja toimenpiteet, joilla strategian painopistettä on tähän mennessä edistetty?

- Hankintojen strategiset tavoitteet ja linjaukset dokumentti on laadittu, kommenttikierros toteutettu kesän 2023 aikana ja dokumentti on tulossa syksyllä kaupunginhallituksen käsittelyyn

2) Mihin pitää vielä erityisesti kiinnittää huomiota strategiakaudella?

- Edellä mainitun hankintojen strategisten tavoitteiden ja linjausten viemiseen käytännön toimintaan
- Elinkaariajattelun ja -laskennan ottaminen käyttöön sellaisissa vaikuttavimmissa hankinnoissa, joihin sen on sovellettavissa

Kestävien liikkumismuotojen osuus kasvaa

1) Mitkä ovat keskeiset aikaansaannokset ja toimenpiteet, joilla strategian painopistettä on tähän mennessä edistetty?

- Vantaan ratikan suunnitteluvaiheesta siirrytään rakentamisvaiheeseen
- Vantaalla valmistui vuoden 2023 alussa uusi liikennepoliittinen ohjelma, jonka tavoitteena on luotsata liikenteen ja liikkumisen pitkäjärjestyksiä ja kestävää suunnittelua.
- Kävelyn edistämishjelma laadittiin vuoden 2022.
- Pyöräliikenteen edistämishjelma hyväksyttiin vuonna 2022. Yhdessä pyöräliikenteen tavoiteverkon kanssa se ohjaa pyöräliikenteen kehittämistä Vantaalla monipuolisesti ja poikkihallinnollisesti.
- Pyöräliikenteen edistämiseksi on rakennettu uusia baanoja sekä pääreittejä. Yleisille alueille on lisätty runsaasti uusia runkolukittavia pyörätelineitä sekä tehty pääpyöräreittien viitoituksen yleissuunnitelma.
- Joukkoliikenteen sujuvoittamiseksi Vantaalla aloitti syksyllä 2022 uusia runkobussilinjoja. Samassa yhteydessä uusien linjojen pysäkkejä ja muita järjestelyjä sekä liikennevaloetuksia parannettiin.
- Vantaa tekee jatkuvaa yhteistyötä HSL:n kanssa joukkoliikennelinjaston kehittämiseksi sekä joukkoliikenteen toimintaedellytysten turvaamiseksi.

2) Mihin pitää vielä erityisesti kiinnittää huomiota strategiakaudella?

- Vantaan ratikan toteutus
- Seudullinen kaupunkipyöräjärjestelmä
- Sähköautojen latauksen kehittäminen
- Jalankulun, pyöräliikenteen ja joukkoliikenteen olosuhteiden edistäminen
- Kulkumuotojakaumaan vaikuttaminen ja liikenteen päästöjen vähentäminen

Valtuustoseminaari

Valtuustoseminaarin ryhmätyön nostoissa painotettiin loppustrategiakaudelle kiertotalouden edistämistä, kaupunkisuunnittelua (mm. lähiluontolupaus huomioidaan, kaavoituksessa priorisoidaan lähiluonto ja luonnon monimuotoisuus), kestävän liikkumisen edistämistä (liikenteen päästöjen vähentäminen). Lisäksi

katsottiin, että Vantaa toimisi edelläkävijänä kompensatiotoimien kehittämisessä. Tärkeänä nähtiin myös sidosryhmiin vaikuttaminen.

Kukoistavat kaupunkikeskukset

Asukkaille iloa tuottavia kulttuurin ja vapaa-ajan palveluita kaupunkikeskuksissa

1) Mitkä ovat keskeiset aikaansaannokset ja toimenpiteet, joilla strategian painopistettä on tähän mennessä edistetty?

- Omaan asuinalueeseensa kuuluvuutta kokevien osuus noussut 45 % -> 51,8 %
- Osallistuva Vantaa -ohjelman puitteissa on kehitetty asukasfoorumia, alueellisia uutiskirjeitä ja läsnäoloa alueellisissa someryhmissä. Lisäksi MEK-ohjelma ja LYK-ohjelma ovat omalta osaltaan edistäneet osallisuutta ja kuuluvuuden tunnetta alueellisesti. Samoin Katon tekemät asukaskyselyt ja -kuulemiset.
- Kaupunkikulttuurin palveluverkkoa kehitetään/uudistetaan Myyrmäessä (opistotalo ja kaupunkikulttuuritalo), Korso-Koivukylässä (Elmo), Martinlaaksossa (Martinus Backstage -tapahtumalava), Tikkurilassa (osaamiskampus), Kivistö (Mosaiikki). Aviapoliksessa kaupunki mukana Ilmailumuseohankkeessa.
- Alueellinen osallistavan budjetoinnin prosessi käynnistynyt, varmistettava riittävä läpäisy ja osallistuminen suuralueittain

2) Mihin pitää vielä erityisesti kiinnittää huomiota strategiakaudella?

- kaupunkitasoinen osallistuva budjetointi ja MEK-ohjelman yhteisötyönmallin kehittäminen
- Järjestöyhteistyön kokonaisvaltaisempi ja strategisempi hyödyntäminen ja koordinaatio
- Uusia avauksia palveluverkkoon ei ole suunniteltu Hakunila-Länsimäen alueilla.
- Järjestöyhteistyön kokonaisvaltaisempi ja strategisempi hyödyntäminen kaupunkikulttuurin ja -palveluiden tuottamisessa

- Alueellinen osallistavan budjetoinnin prosessi käynnistynyt, varmistettava riittävä läpäisy ja osallistuminen suuralueittain

Luonto on lähellä kaduilla, toreilla ja pihoilla

1) Mitkä ovat keskeiset aikaansaannokset ja toimenpiteet, joilla strategian painopistettä on tähän mennessä edistetty?

- Viheralueiden mitoituksen ja saavutettavuuden ohje (SAAVU) on laadittu ja otettu käyttöön
- Vihertehokkuuden tavoiteluku määritellään asemakaavoissa. Vihertehokkuuden toteutumista on edistetty siirtämällä projektiluontoisesti yksi maisema-arkkitehti rakennusvalvontaan edistämään vihertehokkuuden toteutumista lupavaiheessa.
- Osallistutaan EU:n rakennerahastohankkeeseen ARVO – Viherrakenteen arviointi ja vahvistaminen kaupunkien maankäytön suunnittelussa. Hanke alkaa 1.1.2024.

2) Mihin pitää vielä erityisesti kiinnittää huomiota strategiakaudella?

- Riittävät resurssit teeman suunnitteluun ja toteutukseen jatkossa kaavoitukseen, rakennusvalvontaan sekä kadut ja puistot -palvelualueelle.

Viihtyisät ja turvalliset kaupunkikeskukset

1) Mitkä ovat keskeiset aikaansaannokset ja toimenpiteet, joilla strategian painopistettä on tähän mennessä edistetty?

- Keskustakohtaiset kehittämissuunnitelmien valmistelu on edennyt loppusuoralle, ja ne valmistuvat vuoden 2023 loppuun mennessä
- Seurantaryhmät ovat aloittaneet toimintansa
- Kaupunkikeskustojen uudistaminen käynnissä, kehittämisvaiheet kaavarunkovaiheesta tontinluovutuksiin edenneet kaikissa keskustoissa. Rakentaminen kuitenkin hidastunut merkittävästi vuoden 2022 jälkeen.

2) Mihin pitää vielä erityisesti kiinnittää huomiota strategiakaudella?

- Strategian kärkihankkeet ovat käynnistyneet, mutta niiden toteutuminen edellyttää kunnallisen rahoituspohjan kestävyyttä
- Segregaation purkamiseen tähtäävät toimenpiteet huomioitava päätöksissä ja toimialat ylittävää koordinaatiota tulee kehittää (MEK)
- Rahavirtojen suuntaaminen sinne, missä kehittämistä tarvitaan (MEK)
- Purkava täydennysrakennus - tehtävä kehittämistyötä

Helpon liikkumisen kaupunki

1) Mitkä ovat keskeiset aikaansaannokset ja toimenpiteet, joilla strategian painopistettä on tähän mennessä edistetty?

- Liikennepoliittinen ohjelman, kävelyn edistämishjelman ja pyöräliikenteen kehittämissuunnitelman valmistuminen
- Turvalliset ja esteettömät reitit Vantaan ikäihmisille sekä Kävely-ympäristö ja palveluiden saavutettavuus Vantaan Korsossa ja Hakunilassa -selvitykset vuonna 2023
- Pysäköintiä on kehitetty kokonaisvaltaisesti, liityntäpysäköinnin tunnustautumis- ja maksuratkaisut
- Pysäköintiyhtiön toteutusta on edistetty
- Ratikka /ratikkakaupungin suunnittelu

2) Mihin pitää vielä erityisesti kiinnittää huomiota strategiakaudella?

- Kestävän liikkumisen edistäminen jatkuu
- Ratikan työnaikaiset ratkaisut
- Pysäköinnin mitoitusohjeen päivittäminen ja pysäköintiyhtiö perustaminen

Hyvät toiminnalliset kehitysedellytykset palveluille ja yrityksille

1) Mitkä ovat keskeiset aikaansaannokset ja toimenpiteet, joilla strategian painopistettä on tähän mennessä edistetty?

- Kaupunkikeskustojen kärkihankkeilla luodaan kehitysedellytykset palveluille ja yritystoiminnalle pitkällä aikavälillä. Keskustakohtaisilla kehittämissuunnitelmissa jäsennetään kehitystyötä ja sitoutetaan

- Vantaan keskustojen elinvoima on koko maan tuloksiin verrattuna varsin hyvä edellisvuosien koronatilanteesta huolimatta. Kaupungin keskustojen elinvoimaluku oli 3,7 vuonna 2022.

2) Mihin pitää vielä erityisesti kiinnittää huomiota strategiakaudella?

- Toimintaympäristön muutosten arviointi ja uusien toimintamallien kehittäminen. Korona-pandemia ovat muuttaneet työskentelyä, liikkumista ja palvelutoimintaa. Parhaillaan rakennusalan toimintaedellytykset ovat nopeassa muutoksessa. Vaikutukset kohdentuvat tällä hetkellä asuntotuotantoon, mutta toimintaedellytysten muutos voi vaikuttaa jatkossa kaupunkikehitykseen laajasti.
- Julkisen rakentamisen merkitys kaupunkikeskustojen kehittämisessä korostuu.
- Yksityiset liiketilat keskittyneet

Valtuustoseminaari

Valtuustoseminaarin ryhmätyön nostoissa painotettiin loppustrategiakaudelle seuraavia asioita: Huolehditaan turvallisuudesta (yleinen siisteys, valaistus, palvelut ovat auki, kun asukkaat ovat liikkeellä, asukkaiden palautteisiin suhtaudutaan vakavasti). Vehreyden näkökulmasta korostettiin, että hyödynnetään alueen luonnonmukaista luontoa ja kehitetään kaupunkivihreän lisäämistä. Olemassa olevat viheralueet hoidetaan ja ylläpidetään. Rakenteet ja tilat osallisuudelle: Mahdollistetaan tarpeelliset tilat jokaiselle alueelle, hyödynnetään olemassa olevia tiloja sekä verkostoja ja tunnistetaan alueelliset verkostot (saavutettava viestintä, seurantaryhmien tukeminen ja alueellinen osallisuus). Arjen sujuvuus ja saavutettavuus: Sujuva liikkuminen (ml. joukkoliikenne, pyöräily, parkkipaikat, kaupungin oma parkkiyhtiö). Palvelujen saavutettavuus (aukioloajat, laadukkaat lähipalvelut, turvalliset koulumatkat, esteettömyys ja torialueiden kehittäminen). Segregaation torjunta: Alueiden ja kaupunkikeskustojen tasapuolinen kehittäminen, eri väestöryhmien kohtaaminen sekä huomioiminen viestinnässä.

Merkityksellistä työtä vaikuttavalla johtamisella

Valmentavan johtamisosaamisen syventäminen

1) Mitkä ovat keskeiset aikaansaannokset ja toimenpiteet, joilla strategian painopistettä on tähän mennessä edistetty?

- Kaupunkitasoiset Johtamis- ja esihenkilövalmennukset päivitetty ja uudistettu edistämään strategian mukaista johtamista
- Strategian johtamisen kulmakivet avattu
- Esihenkilön strategiatyökalut päivitetty
- Johdon sitoutuminen toimialoilla ja toimialojen toteuttamat omat esihenkilövalmennukset
- Kunta10 tutkimuksen tulosten perusteella ”Lähiesihenkilöiden toiminta on parantunut kautta linjan ja on Vantaalla todella hyvää. Vastaajista suurin osa ajattelee lähiesihenkilönsä vahvistavan työntekijöidensä kyvykkyyttä, kannustavan yhteistyöhön ja itsenäiseen työskentelyyn valmentavan johtamisen keinoin”
- Valmentavan johtamisosaamisen syventäminen: Valmentavan johtamisen kehittämistä tehty monella toimialalla ja kaupunkitasoisesti. Tahtotila kaikilla vahvistaa näitä johtamisen taitoja
- Johtamisen merkitys korostuu ja on ymmärretty sen edellyttävän riittävästi resursseja. Kasossa tehty oikeansuuntaisia toimenpiteitä. Nopea reagointi huoliyksiköiden osalta

2) Mihin pitää vielä erityisesti kiinnittää huomiota strategiakaudella?

- Koko linjan toimintatavan muutos valmentavaksi johtamiseksi
- Yksilöiden osaaminen ja poikkeamiin puuttuminen
- Henkilöstön itsensä johtamisen taitojen kehittäminen
- Johtamisen perustaitojen varmistaminen valmentavan johtamisen pohjalle
- Tiedolla johtamisen kokonaisuus, mitä eri puolilla tehdään, mitä tiedolla johtaminen tarkoittaa Vantaalla (hankinnat, hr, Matti, asiakasdata...).
- Johtovastuu Kajossa
- Kakussa haasteena esihenkilöiden isot tehtävän kuvat eli esihenkilötyön ohella on paljon muitakin tehtäviä, jolloin johtamiseen jää niukasti aikaa.

Kestävän työkyvyn vahvistaminen

1) Mitkä ovat keskeiset aikaansaannokset ja toimenpiteet, joilla strategian painopistettä on tähän mennessä edistetty?

- Kunta10 tulosten vahva seuranta ja kehittämiskohteiden nostaminen yksiköittäin sekä Työyhteisöjen kehittämispalvelutuotteet
 - ” Tulosten perusteella työyhteisö koetaan edelleen selkeänä erinomaisena voimavarana ja kehitystä myönteiseen on usealla mittarilla. Suurin osa kokee työyhteisössä olevan sosiaalista pääomaa ja ajattelee työpaikan ilmapiirin olevan hyvä. Suurin osa henkilöstöstä kokee työnsä mielekkääksi.”
- Työterveyshuollon palveluiden kaksi kilpailutusta
- Työterveyshuollon etäpalveluiden käytön lisääminen
- Perinteisten työhyvinvointia tukevien palveluiden rinnalle kehitetty yksilöille suunnattuja uusia mielenhyvinvointia varhaisen tuen palveluita
 - Mm. kevan rahoittamalla Kestävä työkyky hankkeen avulla. Hankkeen kautta on kokeiltu erilaisia mielen hyvinvointia tukevia tuotteita ja palveluja yksilöille ja hankkeessa luotiin myös palautumiseen liittyviä tilattavia tuotteita työyhteisöille
 - ”Mielen hyvinvoinnin palveluita ja tuotteita on kohdistettu myös esihenkilöihin, heille on tarjottu mahdollisuus osallistua mielenterveyttä tukevan lähijohtamisen luennoille ja palautumisesta on pidetty koulutus esihenkilöille heidän oman kuin työyhteisönkin näkökulmista”

2) Mihin pitää vielä erityisesti kiinnittää huomiota strategiakaudella?

- Nopea reagointi poikkeamiin yksilö- ja yhteisötasolla, riittävän varhainen tuki ja tuen tarpeen tunnistaminen sekä puheeksi otto -taidot; työyhteisön merkitys yksilön mielenterveydelle - vastuullinen käyttäytyminen
- Lyhyempi säännöllinen seurantaväli työyhteisöjen hyvinvointiin
- Työterveyshuollon palveluiden oikea kohdentaminen
- Haaste, joka vaikuttaa erityisesti mielenterveys perustaisiin poissaoloihin on työmäärä ja kiire
- Kuormittavuuden nousu Kunta10 -tulosten pohjalta niin kentällä kuin hallinnossa. Paljon hankkeisiin perustuvia lyhyitä työsuhteita. Aloitetaan asioita, joita ei voida viedä resurssin näkökulmasta loppuun.

Henkilöstön pito- ja vetovoiman parantaminen

1) Mitkä ovat keskeiset aikaansaannokset ja toimenpiteet, joilla strategian painopistettä on tähän mennessä edistetty?

- Luotu ja käynnistetty kaupungin saatavuusohjelma
- Sitran rahoituksella tuotettu Opi arjessa palvelutuote työyhteisöille otettu tuotantoon vahvistamaan työssäoppimista
- Verkkokoulutusten kehittäminen
- Etä- ja lähityön rytmitys työn, työtehtävien, tiimin ja työntekijän lähtökohdista ja tavoitteista käsin
- Kohdennettu harkinnanvaraisia palkantarkistuksia hyvin painotetusti ns. saatavuuden kannalta kriittisiin ammattiryhmiin.
- Uusittu kaupungin ta-rekryilme
- Työnantajamarkkinointi, uudistettu materiaalia, uudistetaan käytänteitä ja foorumeja

2) Mihin pitää vielä erityisesti kiinnittää huomiota strategiakaudella?

- Työssäoppimisen systemaattinen kehittäminen
- Työyhteisön vahvuuksien esiin nostaminen ja oikea-aikainen puuttuminen epäasialliseen toimintatapaan
- Saatavuusohjelman toimenpiteiden läpivientiin
- Panostaa ta-kuvamarkkinointiin

Valtuustoseminaari

Valtuustoseminaarin ryhmätyön nostoissa painotettiin loppustrategiakaudelle palkanmaksun oikeellisuuden varmistamista (mm. toimiva palkanmaksujärjestelmä on kriittinen tekijä ja kaupungin ja järjestelmätoimittajan yhteistyön toimivuus tulee varmistaa.), työterveyspalvelujen saatavuutta ja kehittämistä, työturvallisuutta kestävän työkyvyn varmistamiseksi, henkilöstön saatavuutta (henkilöstön saatavuus palveluiden kannalta kriittisille aloille varmistettava sekä rekrytoinnin sujuvuus) sekä valmentavaa johtamista (mm. esihenkilöille riittävästi aikaa valmentavaan johtamiseen).

KAUPUNKISTRATEGIAN VÄLIARVIOINNIN PROSESSI

Väliarviointi koostuu tästä laadullisesta arvioinnista ja strategian tavoitteiden ja mittarien raportoinnista, joka tehdään 31.12.2023 -tilanteesta. Laadullisessa arvioinnissa oli seuraavat osat: toimialojen valmisteleva ennakkotehtävä strategian toteuttamisen onnistumisista ja loppukauden haasteista, valtuustoseminaarin ryhmätyö ennakkotehtävän pohjalta ja strategian painopisteittäiset työpajat.

Strategian väliarviointi koostuu seuraavista osista:

1) Strategian laadullinen/sisällöllinen arviointi

- Toimialat laativat ennakkotehtävän valtuuston seminaaria varten
- Lähetekeskustelu/ryhmätyö valtuuston talous- ja strategiaseminaarissa 24.8.2023
- Yhteinen aloituswebinaari työpajoille
- Työpajat viranhaltijoille elokuun loppu – syyskuun puoliväli (1 työpaja painopisteittäin)
- Johtoryhmä 25.9.2023
- TS-info 1: 2.10.2023, kaupunginhallitus 9.10.2023 ja kaupunginvaltuusto 13.11.2023

2) Tavoitteiden ja mittarien raportointi

- Raportointi 31.12.2023 tilanteesta tammi-helmikuussa 2024
- Johtoryhmä helmikuussa
- Kaupunginhallitus maaliskuussa





10 §

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 tavoitetilan 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.

Liitteet:

- MAL 2023 suunnitelma
- MAL 2023 taustaraportti
- Suunnitelman vaikutusten arviointiselostus

Täytäntöönpano: Laki- ja valmistelupalvelut / ote valtuustolle

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:

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

MAL 2023

Helsingin seudun maankäytön asumisen
ja liikenteen suunnitelma

**Hyväksytty HSL hallitus ja HSYK 12.9.2023 sekä KUUMA-
johtokunta 26.9.2023.**

HSL Helsingin seudun liikenne

HSL Helsingin seudun liikenne
Opastinsilta 6 A
PL 100, 00077 HSL
puhelin (09) 4766 4444
www.hsl.fi

Lisätietoja:

Sini Puntanen, etunimi.sukunimi@hsl.fi

Heikki Salmikivi, etunimi.sukunimi@hel.fi

Tomi Henriksson, etunimi.sukunimi@vantaa.fi

Esipuhe

Helsingin seudun MAL 2023 -suunnitelma on valmisteltu ja valmistunut aikana, joka on ollut täynnä yhteiskunnallisia mullistuksia. Edellisen MAL 2019 -suunnitelman valmistumisen jälkeen, vuonna 2020 käynnistyi maailmanlaajuinen COVID19-pandemia, joka muutti, ehkä jopa pysyvästi, käsitystämme mm. liikkumisesta, työn tekemisen tavoista ja asumistavoista. MAL-suunnittelussa on pyritty ennakoimaan tulevaisuutta täysin uudenaikaisessa tilanteessa.

Suuren haasteen eteen on joutunut erityisesti joukkoliikenne matkustajamäärien romahdettua pandemian ja liikkumisrajoitusten alettua. Matkustajat ovat hiljalleen rajoitusten poistuttua palanneet joukkoliikenteen pariin, mutta pysyväksi toimintataivaksi jäänyt etätyö jättäneenä, erityisesti työmatkaliikkumisen osalta matkustajamäärät myös lähivuosina aiempaa alemmalle tasolle. Joukkoliikennejärjestelmä on tärkeä osa kestävästä liikennejärjestelmästä, joten sen kilpailukykyä ja toimivuudesta on pidettävä erityistä huolta myös tässä liikkumisen murrosvaiheessa.

Pandemia muutti ajatteluamme myös asumiskysymyksiin liittyen. Viher- ja virkistysalueiden merkitys korostui ihmisen arjessa ja vapaa-ajalla, kun muut palvelut olivat suljettuina. Lisääntynyt kotona vietetty aika ja etätyöt asettivat myös uudenlaisia toiveita väljemmästä asumisesta. Monille etätyö on mahdollistanut piilevien asumistavoitteiden toteuttamisen, mikä on näkynyt esimerkiksi monipaikkaisen asumisen lisääntymisenä ja muuttona kauemmaksi työpaikasta. Tilanne on osittain palautunut, mutta erityisesti asumisväljyyden kasvu näkyy seudun asuntomarkkinoilla.

Venäjän hyökättyä Ukrainaan keväällä 2022 syntyi toimintaympäristöön uusi merkittävä epävarmuustekijä ja Suomen geopoliittinen tilanne muuttui ratkaisevasti. Panostukset huoltovarmuuteen ja puolustukseen hallitsevat yhteiskunnallista keskustelua ja vaikuttavat kokonaisvaltaisesti siihen, kuinka yhteisiä varoja priorisoidaan. Tiukka taloudellinen tilanne heijastuu myös liikenteen hallinnonalalle, mikä väistämättä tulee vaikuttamaan liikennejärjestelmän kehittämisen mahdollisuuksiin vähintäänkin keskipitkällä aikavälillä. SOTE-uudistus vaikeuttaa osaltaan kuntien taloudellista tilannetta ja heikentää kuntien investointikykyä. Samanaikaisesti energian hinnan nousu on vaikuttanut mm. liikenteen, asumisen ja rakentamisen kustannuksiin merkittävästi. Liikenteen kustannusten kasvu vaikuttaa kuljetusten kustannustasoon ja sen myötä kaikkien tuotteiden hintoihin, mutta myös kansalaisten arkeen liikkumisen kallistuessa.

Asuntokauppa vilkastui COVID19-pandemian myötä koko seudulla. Esimerkiksi Helsingissä tehtiin asuntokauppaa vilkkaammin kuin koskaan aiemmin 2010-luvulla.

Muuttoliike suuntautui erityisesti kehyskuntiin, jossa myös asuntokauppa kävi vilkkaana. Erityisesti etsittiin lisätilaa, ja pienimpien asuntojen kysyntä laski. Venäjän hyökkäyssodan alettua ja sen vaikutusten levittyä laajemmalle epävarmuus asuntomarkkinoilla on lisääntynyt. Rakentamiskustannukset ja energian hinta ovat nousseet, samoin asuntolainojen korot, ja kuluttajien luottamus oman talouteen on vähentynyt. Kaikella tällä on vaikutuksia sekä rakennuttajien ja rakennusliikkeiden että kuluttajien käyttäytymiseen.

Erityisesti keväästä 2023 alkaen seudun asuntokauppa on hidastunut. Rakentamisen suhdanne on heikentynyt ja uusien asuntoaloitusten määrät ovat laskeneet huomattavasti verrattuna viime vuosien huippulukemiin. Myös valmistuneiden asuntojen määrät ovat jääneet hiukan viime vuosien tasosta, mutta asuntoaloitusten määrän lasku näkyy valmistuneissa asunnoissa vasta tulevina vuosina. Asuntomarkkinatilanteen ennustetaan jatkuvan, kunnes korot ja inflaatio asettuvat ja kuluttajien luottamus kohenee.

Venäjän hyökkäyssota on vauhdittanut tarvetta luopua fossiilisista polttoaineista ja erityisesti venäläisestä öljystä ja kaasusta. Samaan aikaan ilmastonmuutos ei odota ja vihreää siirtymää on tehtävä pikaisella vauhdilla. Erityisesti liikenteen sähköistyminen on ottanut suuria harppauksia. Toisaalta vaade hiilinielujen ja biodiversiteetin suojeleluun on kasvanut entisestään.

Merkittävin muutos on epävarmuuden lisääntyminen kaikessa suunnittelussa. Esimerkiksi seudun kasvunäkymä ja investointien kiireellisyys ovat muuttuneet epäselvemmiksi. Suunnitelman valmistelussa on hyväksytty, että näkymä tulevaisuuteen on nykyisellään sumuinen. Samalla on huomioitava, että teemme suunnitelmaa vuoteen 2040. Siihen mennessä ehdimme käydä läpi monenlaisia uusia mullistuksia sekä päivittää suunnitelmaa vielä lukuisia kertoja. Suhtautukaamme tulevaisuuteen siis positiivisella mielellä, mutta riittävällä maltilla.

Tiivistelmä

Helsingin seudun MAL 2023 -suunnitelma on strateginen, Helsingin seudun 14 kuntaa kattava maankäytön (M), asumisen (A) ja liikenteen (L) suunnitelma. Suunnitelma ilmaisee seudun kuntien yhteisen tavoitetilan seudun kehityksestä vuoteen 2040 ja luo näkemystä vuoteen 2060 asti. MAL 2023 jatkaa seudun maankäytön ja liikennejärjestelmän suunnittelun perinnettä ja päivittää edellisen MAL 2019 -suunnitelman. MAL 2023 -suunnitelma toimii kuntien puolelta lähtökohtana valtion ja kuntien väliselle MAL-sopimukselle, jossa sovitaan tärkeimmistä lähivuosien maankäytön, asumisen ja liikenteen toimenpiteistä Helsingin seudulla.

Visiona on, että Helsingin seutu on vuonna 2040 Euroopan kestävimmin kasvava ja ihmisläheisin metropolialue. Seutu saavuttaa vision mukaisen tulevaisuuden vuoteen 2040 mennessä vastamalla suunnitelmalle asetettuihin kolmeen päätavoitteeseen: hiilineutraaliin, hyvinvoivaan ja menestyvään Helsingin seutuun.

Helsingin seutua kehitetään yhdyskuntarakenteeltaan monikeskuksisena metropolina. Merkittävin osa kasvusta ohjataan joukkoliikenteellä hyvin saavutettaville alueille, erityisesti raideliikenteeseen, asemiin ja joukkoliikenteen solmukohtiin tukeutuen. Kasvun ohjaamisessa hyödynnetään maankäytön ensisijaista kehittämisvyöhykettä. Seudun erilaiset alueet tarjoavat asukkaiden vaihtelevia mieltymyksiä ja tarpeita vastaavia laadukkaita ja monipuolisia asumisen vaihtoehtoja. Keskukset ovat yhdyskuntarakenteen tiivistämisen painopistealueita ja joukkoliikenteen solmukohtia, keskusten ulkopuolella ympäristö on luonnonläheinen ja rakenne väljempi. Keskuksia kehitetään toimintoiltaan sekoittuneina alueina, joissa asuminen, työpaikat ja palvelut kohtaavat ja joissa palvelut ovat helposti saavutettavissa kävellen, pyörällä ja joukkoliikenteellä. Seudun alueiden tasapainoiseen kehitykseen vaikutetaan esimerkiksi saavutettavuutta parantavin liikenneinvestoinnein ja edistämällä monipuolista asuntotuotantoa. Suunnitelmassa on tunnistettu seudullisella tasolla erityisiä uudistustoimenpiteitä kaipaavia kaupunki uudistusalueita, joille suunnataan monipuolisia kaupunkikehittämisen toimenpiteitä.

Jo tehdyt tai rakenteilla olevat investoinnit seudulla hyödynnetään mahdollisimman tehokkaasti. Keskeistä on olemassa olevan liikennejärjestelmän ja erityisesti raideverkon varren täydennysrakentamis- ja kaupunkikehittämispotentiaalin hyödyntäminen sekä olemassa olevan liikennejärjestelmän tehostamis- ja ylläpitotoimenpiteet. Asemanseuduilla panostetaan paitsi tiivistämiseen myös ympäristön viihtyisyyden sekä monipuolisten palvelujen ja asuntotarjonnan parantamiseen. Juna- ja metroasemien laatutasoa ja käytettävyyttä parannetaan. Liikennejärjestelmän kehittämishankkeet parantavat olemassa olevan järjestelmän hyödyntämismahdollisuuksia, toimivat edellytyksenä muun järjestelmän kehittämiselle tai mahdollistavat uutta maankäyttöä ja kaupunkikehittämistä sekä tukevat logistiikan toimintaedellytyksiä. Kävely tunnistetaan omana kulkumuotonaan ja sen edellytyksiä parannetaan erityisesti seudun keskuksissa sekä osana joukkoliikenteen matkaketjuja. Pyöräliikenteen kulkutapaosuutta kasvatetaan toteuttamalla laadukas seudullinen pyöräverkko. Joukkoliikenteen kilpailukykyä suhteessa henkilöautoliikenteeseen parannetaan esimerkiksi kilpailukykyisillä lipun hinnoilla, palvelutason kehittämisellä, joukkoliikenteen nopeuttamisella sekä varmistamalla laajemmin joukkoliikenteen järjestämisen taloudellinen kestävyys. Suunnitelma sisältää monipuolisen toimenpidekokonaisuuden liikenteen päästöjen vähentämiseksi.

Julkaisija: HSL Helsingin seudun liikenne
Päivämäärä 6.9.2023
Julkaisun nimi: MAL 2023, Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelma
Avainsanat: maankäyttö, asuminen, liikenne, Helsingin seutu

Sarjan nimi ja numero: HSL:n julkaisuja 5/2023
ISSN 1798-6184 (pdf)
ISBN 978-952-253-366-1 (pdf)
Kieli: suomi.
Sivuja: 88.

Sammandragssida

MAL 2023-planen är en strategisk plan om markanvändningen (M), boendet (B) och trafiken (T) i Helsingforsregionen som omfattar Helsingforsregionens 14 kommuner. Planen beskriver kommunernas gemensamma målbild om utvecklingen i regionen fram till 2040 och skapar vision fram till 2060. MAL 2023 fortsätter traditionen med planeringen av markanvändningen och trafiksystemet och uppdaterar den föregående MAL 2019-planen. MAL 2023-planen fungerar som utgångspunkt för MBT-avtalet mellan staten och kommunerna där man kommer överens om de viktigaste åtgärderna i markanvändningen, boendet och trafiken i Helsingforsregionen under de närmaste åren.

Visionen är att Helsingforsregionen är det mest hållbart växande och människonära metropolområdet i Europa. Regionen når den framtid som beskrivs i visionen senast 2040 genom att besvara de tre huvudmål som har satts upp för planen: att Helsingforsregionen är kolneutral, välmående och framgångsrik.

Helsingforsregionen utvecklas som en metropol med många centrum. Största delen av tillväxten riktas till områden som enkelt kan nås med kollektivtrafiken, särskilt med tanke på spårtrafiken, stationer och kollektivtrafikens knutpunkter. I styrningen av tillväxten utnyttjas markanvändningens prioriterade utvecklingszon. De olika zonerna i regionen erbjuder högklassiga och mångsidiga alternativ för boendet som motsvarar invånarnas varierande preferenser och behov. Centrumen är tyngdpunkter för tätare samhällsstrukturer och kollektivtrafikens knutpunkter, medan miljön utanför centrum är naturnära och strukturen glesare. Centrumen utvecklas som områden med blandade funktioner där boendet, arbetsplatserna och servicen möter varandra och där det är enkelt att nå tjänsterna till fots, med cykel och kollektivtrafik. För att utvecklingen i regionen är balanserad kan påverkas t.ex. med trafikinvesteringar som förbättrar tillgängligheten och genom att främja mångsidig bostadsproduktion. I planen identifieras stadsförnyelseområden som behöver särskilda förnyelseåtgärder på regionnivån. Till dessa områden riktas mångsidiga stadsutvecklande åtgärder.

Investeringar som redan är gjorda eller hålls på att byggas utnyttjas så effektivt som möjligt i regionen. Det viktigaste är att stadsutvecklingspotentialen och potentialen som finns i det kompletterande byggandet vid det redan existerande trafiksystemet och framförallt vid spårnätet utnyttjas samt effektiviserings- och uppehållsåtgärderna i det redan existerande trafiksystemet. I stationsområdena satsas förutom på förtätning också på miljöns trivsamt samt på förbättring av mångsidiga tjänster och bostadsproduktionen. Tåg- och metrostationernas kvalitetsnivå och användbarhet förbättras. Utvecklingsprojekten i trafiksystemet förbättrar möjligheterna för att utnyttja det redan existerande systemet, fungerar som förutsättningar för utveckling av det övriga systemet eller möjliggör ny markanvändning och stadsutveckling samt stöder logistikens verksamhetsförutsättningar. Promenad identifieras som ett eget fräsätt och dess förutsättningar förbättras framförallt i regionens centrum samt som en del av kollektivtrafikens resekedjor. Cykeltrafikens andel som färd sätt ökas genom att bygga ett högklassigt regionalt cykelnät. Kollektivtrafikens konkurrenskraft i relation till personbilstrafiken förbättras till exempel med biljettpriser som är konkurrenskraftiga, genom att utveckla servicenivån, försnabba kollektivtrafiken samt genom att säkerställa att det är ekonomiskt sett hållbart att ordna kollektivtrafiken. I planen ingår en mångsidig åtgärdshelhet för att minska trafikens utsläpp.

Utgivare: HRT Helsingforsregionens trafik
Datum: 6.9.2023
Publikationens titel: Planutkast för markanvändningen, boendet och trafiken i Helsingforsregionen
Nyckelord: markanvändningen, boendet, trafiken

Publikationsseriens titel och nummer: HRT publikationer 5/2025
ISSN 1798-6184 (pdf)
ISBN 978-952-253-366-1 (pdf)
Språk: finska.
Sidantal:88.

Abstract

The Helsinki Region Land Use, Housing and Transport Plan, MAL 2023, is a strategic plan for the 14 municipalities in the Helsinki region. (MAL comes from the Finnish words for land use, housing and transport.) The plan sets out a common target of the region's municipalities for the development of the region until 2040 and creates a vision until 2060. MAL 2023 continues the tradition of land use and transport system planning in the region and updates the previous MAL 2019 plan. On the part of the municipalities, the MAL 2023 plan serves as the basis for an MAL Agreement between the state and the municipalities. The agreement sets out the most important land use, housing and transport measures in the Helsinki region in the next few years.

The vision is that in 2040, Helsinki region will be the most sustainably growing and people-centered metropolitan area in Europe. The region will achieve its vision for the future by 2040 by responding to the three main objectives set for the plan: A carbon neutral, healthy and successful Helsinki region.

The Helsinki region will be developed as a metropolitan area with a polycentric urban structure. Most of the growth will be directed to areas that are easily accessible by public transport, especially by relying on rail traffic, stations and public transport nodes. A primary development zone for land use will be used to direct growth. The different areas in the region offer high-quality, diverse housing options that meet the residents' varying preferences and needs. Centers are public transport nodes and priority areas for more compact urban development, while areas outside the centers are close to nature and their structure is less compact. Centers will be developed as mixed-use areas that integrate housing, jobs and services where services are easily accessible by walking, cycling and public transport. A balanced development of areas in the region will be achieved, for example, by means of transport investments improving accessibility and by promoting diversified housing production. At the regional level, the plan identifies urban regeneration areas requiring special reform measures. A range of urban development measures will be targeted at these areas.

Investments already made or under construction in the region will be utilized as efficiently as possible. It is essential to utilize the infill and urban development potential of the existing transport system, especially along the rail network, to improve the efficiency of the existing transport system and ensure its maintenance. In areas around stations, focus is not only on increasing density but also on making the environment more pleasant and improving the supply of services and housing. The quality and usability of train and metro stations will be improved. Transport system development projects improve the possibilities of exploiting the existing system, provide a foundation for the development of the rest of the system or enable new land use and urban development, and support the operating conditions for logistics. Walking is recognized as a mode of transport in its own right, and the preconditions for walking will be improved, especially in regional centers and as part of public transport travel chains. The modal share of cycling will be increased by creating a high-quality regional cycling network. The competitiveness of public transport compared to car traffic will be improved, for example, by means of competitive ticket prices, improvement of the service level, speeding up public transport and ensuring wider financial sustainability of the organization of public transport. The plan includes a diverse package of measures to reduce transport emissions.

Published by: HSL Helsinki Region Transport

Date of publication: 6.9.2023

Title of publication: Helsinki Region Land Use, Housing and Transport Plan

Keywords: land use, housing, transport services, Helsinki region

Publication series title and number: HSL Publications 5/2023

ISSN 1798-6184 (pdf)

ISBN 978-952-253-366-1 (pdf)

Language: Finnish.

Pages: 88.

Sisällysluettelo

1. Mikä on MAL-suunnitelma?	9
2. Seudun nykytila ja kehityssuunnat	9
3. Helsingin seutu 2040 - Euroopan kestävimmin kasvava ja ihmisläheisin metropolialue.....	11
4. MAL 2023 -suunnitelma pähkinänkuoressa.....	13
5. MAL 2023 -suunnitelman toimenpiteet	18
5.1 Helsingin seutu kasvaa kestävästi	20
5.1.1. Varmistamme asuntotuotannon riittävyyden kasvavalla seudulla	20
5.1.2. Ohjaamme uuden maankäytön nykyiseen rakenteeseen	21
5.1.3. Edistämme kestäväää liikkumista.....	28
5.1.4. Vähennämme liikenteen ja asumisen CO2 -päästöjä	42
5.2. Helsingin seutu tarjoaa laadukkaan ja monipuolisen elinympäristön	50
5.2.1. Huolehdimme asuinalueiden ja asuntotarjonnan monipuolisuudesta ja laadusta	50
5.2.2. Toteutamme valtion tukemaa ARA-asuntotuotantoa ja edistämme asumisen välimuodon mallien kehittämistä	51
5.2.3. Korjaamme alueellista eriytymiskehitystä kaupunki uudistuksen keinoin	53
5.2.4. Luomme palveluiden sijoittumisella mahdollisuudet sujuvalle ja laadukkaalle arjelle	55
5.2.5. Vähennämme liikenteen haittoja ja parannamme liikenteen turvallisuutta	56
5.3. Helsingin seutu menestyy kansainvälisesti	58
5.3.1. Vahvistamme Suomen ja Helsingin seudun kansainvälisiä ja valtakunnallisia liikenneyhteyksiä	58
5.3.2. Edistämme elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä.....	63
5.3.3. Varmistamme logistiikan ja tavaraliikenteen toimivuuden.....	65
5.3.4. Edistämme liikenteen digitalisaatiota ja automaatiota	67
5.4. Investoimme resurssiviisaasti	68
6. MAL 2023 -suunnitelman vaikutukset.....	74
6.1. Arviointikokonaisuuksien tavoitetasojen saavuttaminen	74
6.2. Ristiriitaiset vaikutukset.....	79
6.3. Vaikutusten arvioinnin jatkosuositukset	81
6.3.1. Useampaa tavoitetta tukevat suositukset	81
6.3.2. Hiilineutraali-tavoitetta tukevat suositukset jatkosuunnitteluun	83
6.3.3. Hyvinvoiva-tavoitetta tukevat suositukset jatkosuunnitteluun	84
6.3.4. Menestyvä-tavoitetta tukevat suositukset jatkosuunnitteluun	85
7. Jatkotoimet.....	86
Liite 1. MAL 2023 Investointiohjelma vuosille 2024–2035.....	88

1. Mikä on MAL-suunnitelma?

Helsingin seudun maankäytön (M), asumisen (A) ja liikenteen (L) MAL 2023 -suunnitelma on strateginen, Helsingin seudun 14 kuntaa kattava suunnitelma. Lisäksi Siuntio on mukana liikennejärjestelmäsuunnittelussa. Suunnitelma ilmaisee seudun kuntien yhteisen tavoitetilan seudun kehityksestä vuoteen 2040 ja luo näkemystä vuoteen 2060 asti. MAL 2023 jatkaa seudun maankäytön ja liikennejärjestelmän suunnittelun perinnettä ja päivittää edellisen MAL 2019 -suunnitelman. MAL 2023 -suunnitelma toimii kuntien puolelta lähtökohtana valtion ja kuntien väliselle MAL-sopimukselle, jossa sovitaan tärkeimmistä lähivuosien maankäytön, asumisen ja liikenteen toimenpiteistä Helsingin seudulla.

Helsingin seutu on Suomen ylivoimaisesti suurin kaupunkiseutu ja toimii koko valtakunnan veturina. Helsingin seudulla tehtävillä kestävästä yhdyskuntarakenteesta ja liikkumisen ratkaisuilla on suuri vaikutus myös valtakunnallisesti, sillä useampi kuin joka neljäs suomalainen (27 %) asuu Helsingin seudulla. Helsingin seudun osuus koko maan BKT:stä on 35 %, joten myös taloutta ja elinkeinoelämää tukevilla ratkaisuilla on merkittävä vaikutus koko maan hyvinvoinnille. Helsingin seudun MAL 2023 -suunnitelman ratkaisut eivät olekaan tärkeitä ainoastaan seudun asukkaille tai elinkeinoelämän toimijoille, vaan laajemminkin koko valtakunnan näkökulmasta.

2. Seudun nykytila ja kehityssuunnat

Helsingin seudun väestö on kasvanut merkittävästi koko 2000-luvun ja jatkaa kasvuaan. Asukasmäärän ennustetaan kasvavan vuoden 2020 1,5 miljoonasta lähes 1,9 miljoonaan vuonna 2040. Seudun väestönkasvu on kiihtynyt jälleen koronavuosien 2020–2022 hitaamman kasvun jälkeen ja kasvun odotetaan jatkuvan pitkällä aikavälillä. Seudun vieraskielisen väestön osuuden ennustetaan kasvavan vuoteen 2035 mennessä nykyisestä 17 prosentista 25 prosenttiin.

Asuinkerrosalaa tarvitaan seudulla 1,5-kertainen määrä nykyisestä vuoteen 2060 mennessä väestön kasvaessa ja asumisväljyyden lisääntyessä. Asuntojen hinnat ja asumisen kustannukset ovat haasteena etenkin pieni- ja keskituloisille. Olemassa olevassa asuntokannassa on korjausvelkaa ja seudulla on alueita, jotka vaativat kehittämistoimenpiteitä, jotta ne eivät jää merkittävästi jälkeen seudun keskimääräisestä kehityksestä.

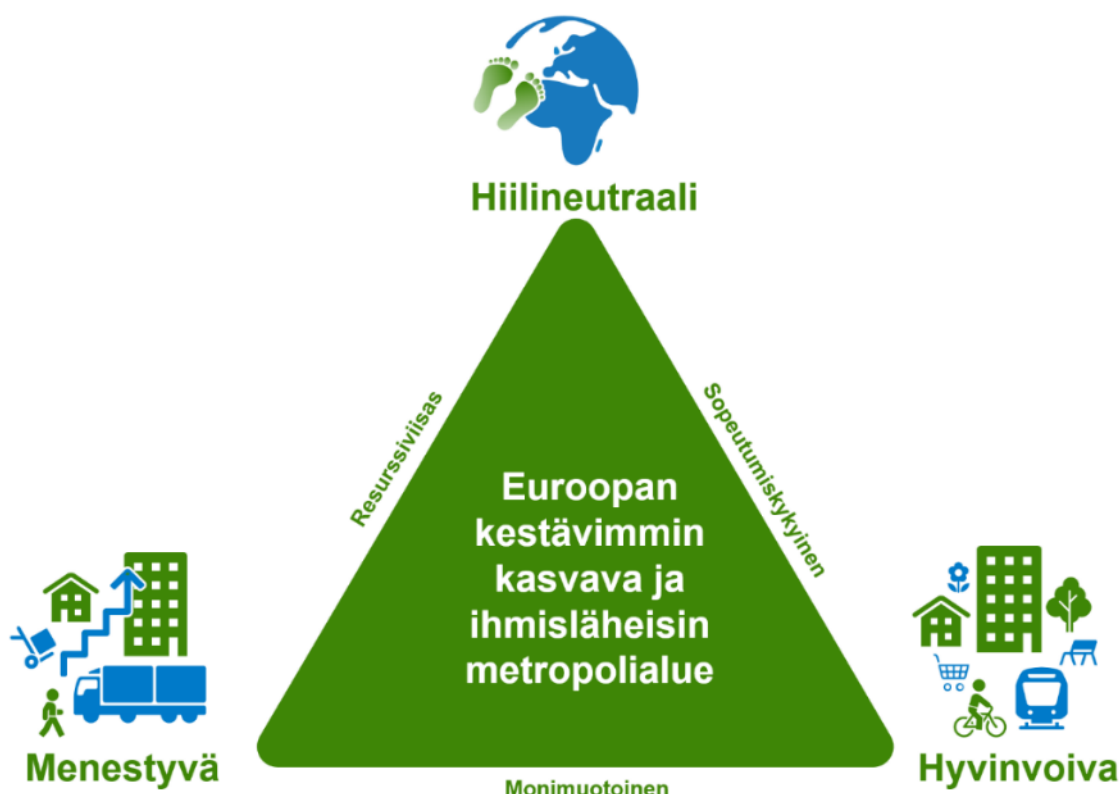
Ennusteen mukaan noin 50 % Helsingin seudun henkilöautoista on sähköautoja tai ladattavia hybridejä vuonna 2040. Liikenteen sähköistyminen on seudulla hie- man nopeampaa kuin muualla Suomessa. Kuorma-autojen sähköistymisen arvi- oidaan olevan erittäin hidasta: vuonna 2040 bensiini- ja dieselkäyttöisiä kuorma- autoja on edelleen 90 % autokannasta, eikä Helsingin seutu eroa tässä valtakun- nan ennusteesta. On myös arvioitu, että ajoneuvokannan sähköistyminen voi olla myös ennustettua nopeampaa, mikäli valmisteilla olevat EU-lainsäädäntöhank- keet toteutuvat suunnitellusti ja valtakunnallisia päästövähennystoimia ediste- tään määrätietoisesti.

Henkilöautot muodostavat valtaosan seudun liikennesuoritteesta nyt ja tulevai- suudessa. Kuorma-autot ja yhdistelmäajoneuvot muodostavat melko pienen osan suoritteesta, mutta suuren osan päästöistä. Erityisesti sähköautojen yleis- tyminen (vuosiin 2030–2040 mennessä) tarkoittaa nykykehityksellä autoilun kes- kimääräisten kustannusten laskua. Sen sijaan joukkoliikenteen kustannukset ovat nousussa. Joukkoliikenteen matkustajamäärät ovat romahtaneet koronan takia ja niiden palautumisessa ennalleen kestää. Lisäksi joukkoliikenteen infra- ja operointikustannusten merkittävä kasvu aiheuttaa paineita joukkoliikenteen lipun hintojen korotuksille keskipitkällä ja pitkällä aikavälillä.

Syksyllä 2018 Helsingin seudun asukkaat tekivät 60 % matkoista kestävin kulku- tavoin. Koronapandemia on muuttanut liikkumistottumuksia, eivätkä vuoden 2018 liikkumistutkimuksen mukaiset kulkumuoto-osuudet vastaa nykytilannetta. Ko- ronapandemian keskellä, vuonna 2021 tehdyn Valtakunnallisen henkilöliikenne- tutkimuksen seututarkastelun mukaan Helsingin seudun kestävien kulkumuoto- jen osuus oli 52 %. Helsingin kaupungin tekemien tutkimusten perusteella vaikut- taa siltä, että korona-aikana tehtiin selvästi aiempaa enemmän kävelymatkoja ja vähemmän joukkoliikennematkoja kuin ennen koronaa, sen sijaan pyöräilyn ja henkilöautoilun kulkutapaosuudet pysyivät ennallaan. Helsingin seudun liikku- mistutkimus tehdään seuraavan kerran vuonna 2023.

3. Helsingin seutu 2040 - Euroopan kestävimmin kasvava ja ihmisläheisin metropolialue

Visiona on, että **Helsingin seutu on vuonna 2040 Euroopan kestävimmin kasvava ja ihmisläheisin metropolialue** (kuva 1). Suomen suurimpana kaupunki-seutuna ja ainoana metropolialueena Helsingin seutu kilpailee osaavasta työvoimasta, investoinneista ja yritystoiminnasta muiden kansainvälisesti merkittävien eurooppalaisten metropolialueiden kanssa. Tavoitetilana on, että vuonna 2040 Helsingin seutu on parantanut kilpailukykyään suhteessa muihin Euroopan metropolialueisiin. Arki on toimivaa, elinympäristö ihmisläheistä ja seudun kasvu on kestävää sekä tarjoaa houkuttelevia yritysmahdollisuuksia vastaten samalla ilmastonmuutoksen haasteisiin.



Kuva 1. MAL 2023 visio, päätavoitteet sekä periaatteet MAL-tavoitteiden saavuttamiseen.

Seutu saavuttaa vision mukaisen tulevaisuuden vuoteen 2040 mennessä vastamalla suunnitelmalle asetettuihin kolmeen päätavoitteeseen: hiilineutraaliin, hyvinvoivaan ja menestyvään Helsingin seutuun.



Hiilineutraaliustavoite vastaa keskeisiin ilmasto- ja ympäristöhaasteisiin. Tärkeää on, että seutu tekee rohkeita päästövähennystoimia asumisen ja liikenteen osalta sekä kasvaa kestävästi olemassa olevan rakenteen sisään luontoa säästäen. Seudun hiilineutraaliustavoite tukee sekä valtion että kuntien omien hiilineutraaliustavoitteiden toteuttamista.



Menestyvä Helsingin seutu parantaa kilpailukykyään kehittämällä seudun houkuttelevuutta ja kiinnostavuutta. Tavoitteeseen pääsemistä tukee kestävä ja kustannustehokas liikennejärjestelmä, joka takaa hyvän saavutettavuuden niin yrityksille kuin työntekijöille. Myös elin- ja toimintaympäristö houkuttelee työvoimaa ja yrityksiä sekä tarjoaa monipuolisia asumisen ratkaisuja.



Hyvinvoiva Helsingin seutu -tavoitteella mahdollistetaan seudun asukkaille terveellinen ja turvallinen elinympäristö, jossa asukkaat voivat valita laadukasta, tarpeita ja varallisuutta vastaavaa asumista monipuolisista asumisvaihtoehdoista sekä saavuttaa työpaikat, palvelut, ja lähiluonto kestävästi ja kohtuullisesti. Tavoitteena on, että Helsingin seudulla arki sujuu - eläminen on helppoa ja onnellista.

Kolmen päätavoitteen toteutumista suunnitelman toimenpitein selvitetään arviointikokonaisuuksien avulla (kuva 2). Tavoitteista hiilineutraalisuutta arvioidaan liikenteen ja asumisen päästöjen osalta, hyvinvoivaa alueiden tasapainoisen kehityksen suhteen ja menestyvää yhteiskuntataloudellisen tehokkuuden näkökulmasta. MAL 2023 -suunnitelman visio, tavoitteet ja arviointikokonaisuudet ovat ohjanneet suunnitelman toimenpiteiden laadintaa.



Kuva 2. MAL 2023 -suunnitelman arviointikokonaisuuksia vastaavat mittarit ja tavoitteet.

4. MAL 2023 -suunnitelma pähkinänkuoressa

MAL-suunnitelma tiivistää ne 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 jälkeen.
3. Panostetaan aiempaa vahvemmin Helsingin seudun kestävän 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.

Helsingin seutu kehittyy monikeskuksisena metropolina joukkoliikennejärjestelmään tukeutuen

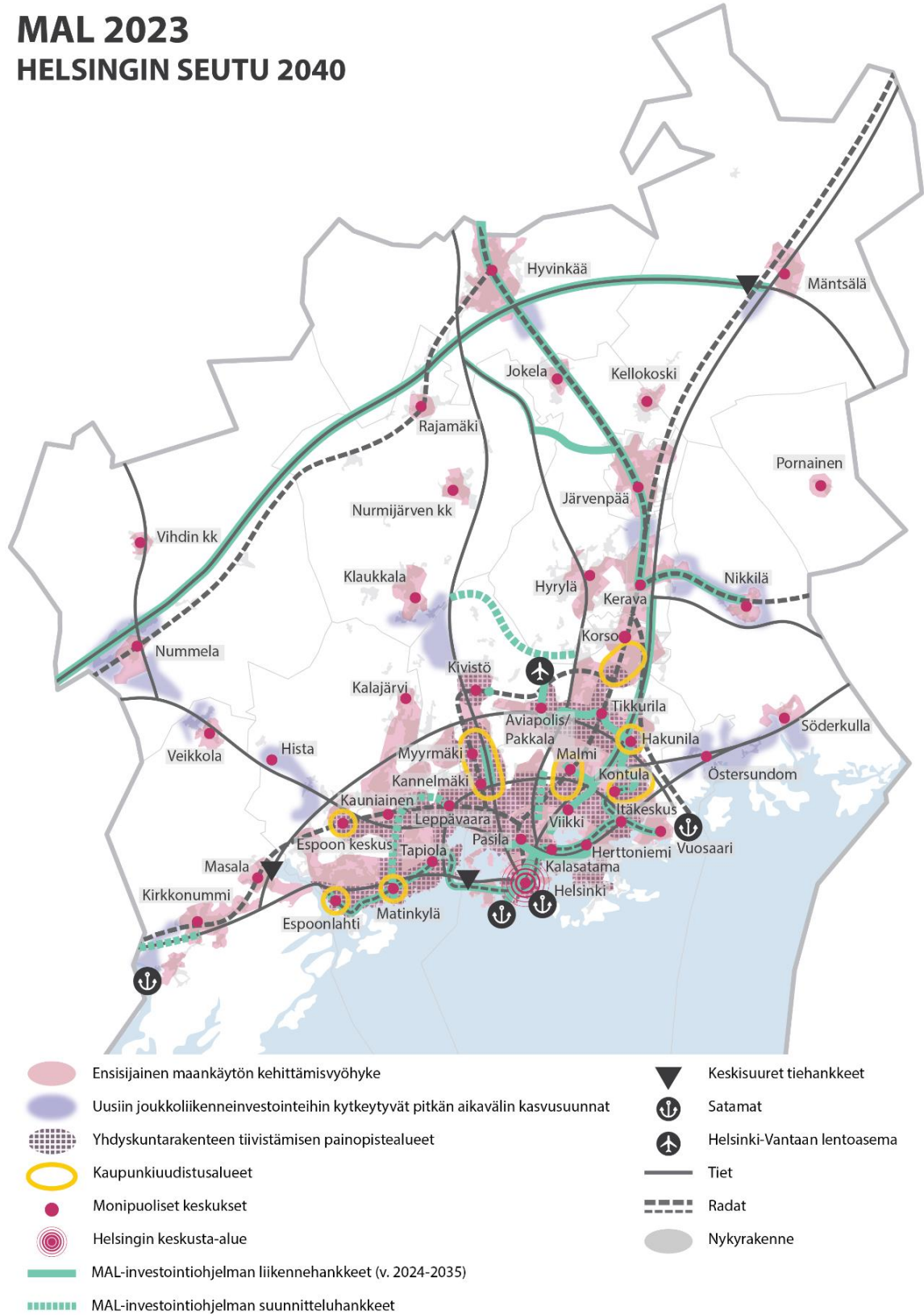
Helsingin seutua kehitetään yhdyskuntarakenteeltaan monikeskuksisena metropolina (kuva 3). Seudun keskukset ja raideverkko luovat kasvavan metropolin yhdyskuntarakenteen selkärangan. Merkittävin osa kasvusta ohjataan joukkoliikenteellä hyvin saavutettaville alueille, erityisesti raideliikenteeseen, asemiin ja joukkoliikenteen solmukohtiin tukeutuen. Seudun kasvu perustuu näillä alueilla pääosin tiivistävään täydennysrakentamiseen. Kasvun ohjaamisessa hyödynnetään maankäytön ensisijaista kehittämisvyöhykettä, mikä luo edellytyksiä seudun menestykselle ja kilpailukyvyille. Uudisrakentaminen aiheuttaa seudun hiilivarastoille ja -nieluille painetta, jota tiivistäminen vähentää.

Seudun eri osien omaleimaiset asuinalueet tarjoavat monipuolisia ja laadukkaita asumisen vaihtoehtoja. Seudun alueiden tasapainoiseen kehitykseen vaikutaan esimerkiksi saavutettavuutta parantavin liikenneinvestoinnein ja lisäämällä monipuolista eri väestöryhmien tarpeita vastaavaa asuntotuotantoa seudun eri osissa. Suunnitelmassa on tunnistettu seudullisella tasolla erityisiä uudistustoimenpiteitä kaipaavia kaupunki-uudistusalueita, joille suunnataan monipuolisia kaupunkikehittämisen toimenpiteitä. Toimenpiteillä varmistetaan, ettei mikään alue jää kehityksestä jälkeen.

Monimuotoinen seutu jakautuu erilaisiin alueisiin, joilla on oma roolinsa seudun yhteisten tavoitteiden toteuttamisessa. Seudun ytimessä pääkaupunkiseudulla on kaupunkirakenteeltaan tehokkaampi alue, jonka saavutettavuus kestävin kulkumuodoin on muita alueita parempi. Näillä sijainneilla suositaan tiivistä kerrostalovaltaista rakentamista, mutta muualla on tarjolla myös väljempiä asumisratkaisuja.

Jo tehdyt tai rakenteilla olevat investoinnit seudulla hyödynnetään mahdollisimman tehokkaasti. Keskeistä on olemassa olevan liikennejärjestelmän ja erityisesti raideverkon varren täydennysrakentamis- ja kaupunkikehittämispotentiaalin hyödyntäminen sekä olemassa olevan liikennejärjestelmän tehostamis- ja ylläpitotoimenpiteet. Suunnitelmassa valtaosa seudun uudesta asuntotuotannosta on ohjattu näiden olemassa olevien ja niitä täydentävien uusien yhteyksien varrelle. Vuoteen 2040 liikennejärjestelmää kehitetään MAL 2023 -suunnitelman 12-vuotisen investointiohjelman ja muiden toimenpiteiden sekä tulevien rahoituspäätösten mukaisesti.

MAL 2023 HELSINGIN SEUTU 2040



Kuva 3. Helsingin seudun kehityskuva vuoteen 2040.

Investointiohjelman mukaiset uudet raideliikenneinvestoinnit parantavat pääkaupunkiseudun esikaupunkivyöhykkeen joukkoliikenneyhteyksiä merkittävästi, mahdollistavat kestävä kasvun sekä tukevat poikittaisen joukkoliikenteen yhteyksiä ja liikennejärjestelmän verkostomaista kehitystä. Esikaupunkivyöhyke laajenee ja tiivistyy erityisesti pikaraitioteiden ja metron uusien asemien varrella.

Seudun erilaiset alueet tarjoavat asukkaiden vaihtelevia mieltymyksiä ja tarpeita vastaavia monipuolisia asumisen vaihtoehtoja. Keskukset ovat yhdyskuntarakenteen tiivistämisen painopistealueita ja joukkoliikenteen solmukohtia, keskusten ulkopuolella ympäristö on luonnonläheinen ja rakenne väljempi.

Keskustojen täydentäminen ja niiden saavutettavuuden parantaminen kestävin kulkumuodoin lisäävät keskustojen houkuttelevuutta ja palvelutarjontaa sekä mahdollistavat niiden kehittymisen monipuolisina palvelukeskittyminä. Keskuksia kehitetään toiminnoiltaan sekoittuneina alueina, joissa asuminen, työpaikat ja palvelut kohtaavat ja joissa palvelut ovat helposti saavutettavissa kävellen, pyörällä ja joukkoliikenteellä.

Myös asemanseutuja kehitetään tiiviinä ja toiminnoiltaan sekoittuneita noodeina verkostomaisessa kaupunkirakenteessa. Asemanseuduilla panostetaan paitsi tiivistämiseen myös ympäristön viihtyisyyden sekä monipuolisten palvelujen ja asuntotarjonnan parantamiseen. Juna- ja metroasemien laatutasoa ja käytettävyyttä parannetaan, sillä toimivat ja viihtyisät asemat lisäävät joukkoliikenteen houkuttelevuutta. Hyvät kävelyn ja pyöräilyn yhteydet asemille sekä toimivat ja turvalliset pyörien liikeyntäpysäköintimahdollisuudet varmistetaan.

Liikennejärjestelmän kehittämisen lähtökohtana on kestävyys ja pääpainona joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kilpailukyvyyn edistäminen. Liikennejärjestelmän kehittämishankkeet parantavat olemassa olevan järjestelmän hyödyntämismahdollisuuksia (kuten metron kulunvalvonnan uudistaminen, juna- ja metroasemien korjaustoimenpiteet, Espoon kaupunkiradan lisätoimenpiteet sekä Helsinki-Pasila -ratayhteyden kehittämistoimenpiteet), toimivat edellytyksenä muun järjestelmän kehittämiselle (kuten lähijunaliikenteen varikot ja raskaan liikenteen palvelualueet) tai mahdollistavat uutta maankäyttöä ja kaupunkikehittämistä sekä tukevat logistiikan toimintaedellytyksiä (esim. pikaraitiotiet, Kerava-Nikkilä -rataosan avaaminen henkilöliikenteelle, tärkeiden tavaraliikenteen väylien kehittäminen).

Kävely tunnistetaan omana kulkumuotonaan ja sen edellytyksiä parannetaan erityisesti seudun keskuksissa sekä osana joukkoliikenteen matkaketjuja.

Pyöräliikenteen kulkutapaosuutta kasvatetaan toteuttamalla laadukas seudullinen pyöräverkko. Lisäksi pyöräilyn yhteyksiä kehitetään kuntien sisällä kytkeytyen seudulliseen verkkoon. Pyöräverkon kehittämisen rahoitustasoa nostetaan nykyisestä. Kestäviä matkaketjuja täydentävät erilaiset liikkumisen palvelut, kuten kaupunkipyörät, sähköpotkulaudat tai muu mikroliikkuminen.

Seudun tiiviisti rakennetuilla alueilla joukkoliikenteen palvelutaso pidetään korkeana. Väljemmän asukastiheyden alueilla joukkoliikenteen palvelutasoa ei ole mahdollista tarjota yhtä korkeana, jolloin vaihtoehdoksi nousevat mm. toimivien liityntäyhteyksien toteuttaminen joukkoliikenteen runkoverkkoon. Joukkoliikenteen kilpailukykyä suhteessa henkilöautoliikenteeseen parannetaan esimerkiksi kilpailukykyisillä lipun hinnoilla, palvelutason kehittämällä, joukkoliikenteen nopeuttamisella sekä varmistamalla laajemmin joukkoliikenteen järjestämisen taloudellinen kestävyys.

Raskaan liikenteen taukopaikat ovat keskeisiä logististen ketjujen ja kuljetusten toimivuuden kannalta, minkä vuoksi raskaan liikenteen taukopaikkojen kiireellinen toteutus varmistetaan. Myös tulevaisuuden taukopaikkatarpeisiin varaudutaan. Erityisesti yönaikaista pysäköintiä varten tarvitaan logistisesti hyvillä sijainneilla sijaitsevia, riittävän laajoja ja turvallisia alueita, joilla on tarjolla kuljettajille peruspalvelut.

MAL 2023 -suunnitelma sisältää monipuolisen toimenpidekokonaisuuden liikenteen päästöjen vähentämiseksi. Helsingin seudulla kehitetään liikennejärjestelmää, joka hillitsee henkilöautosuoritteiden kasvua ja mahdollistaa liikenteen päästövähennysten toteutumisen. Liikenteen vaihtoehtoisia käyttövoimia ja vähäpäästöisyyttä edistetään niin henkilöautoliikenteen, tavaraliikenteen kuin joukkoliikenteenkin osalta.

5. MAL 2023 -suunnitelman toimenpiteet

Tässä luvussa on esitetty MAL 2023 -suunnitelman toimenpidekokonaisuus, joka on jaettu suunnitelman päätavoitteiden (hiilineutraali, hyvinvoiva, menestyvä) mukaisesti alalukuihin: Helsingin seutu kasvaa kestävästi, Helsingin seutu tarjoaa laadukkaan ja monipuolisen elinympäristön sekä Helsingin seutu menestyy kansainvälisesti. MAL-suunnitelman toimenpiteet on jäsennetty keskeisten teemojen alle. Lähes kaikkien suunnitelman toimenpiteiden avulla edistetään kuitenkin useamman, kuin yhden päätavoitteen toteutumista.



- Varmistamme asuntotuotannon riittävyyden kasvavalla seudulla
- Ohjaamme uuden maankäytön nykyiseen rakenteeseen
- Edistämme kestävästä liikkumisesta
- Vähennämme liikenteen ja asumisen päästöjä



- Huolehdimme asuinalueiden ja asuntotarjonnan monipuolisuudesta ja laadusta
- Korjaamme alueellista eriytymiskehitystä
- Luomme palveluiden sijoittumisella mahdollisuudet sujuvalle arjelle
- Vähennämme liikenteen haittoja ja parannamme liikenteen turvallisuutta



- Vahvistamme Suomen ja Helsingin seudun kansainvälisiä ja valtakunnallisia liikenneyhteyksiä
- Edistämme elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä
- Varmistamme logistiikan ja tavaraliikenteen toimivuuden
- Edistämme liikenteen digitalisaatiota ja automaatiota
- Investoimme resurssiviisaasti

MAL 2023 -suunnitelman kärkitoimenpiteet

MAL 2023- suunnitelmalle on määritetty seuraavat kärkitoimenpiteet.

Yhdyskuntarakenteen tiivistäminen

- Rakennetaan 16 500 uutta asuntoa vuosittain.
- Kohdistetaan 95 % seudun uudesta asuntotuotannosta ensisijaisille vyöhykkeille.
- Mahdollistetaan maankäytön tiivistyminen (mm. asemanseutujen kehittäminen, maanteiden uudet liittymät).

Asumisen monipuolisuus ja kaupunki uudistus

- Toteutetaan ARA-asuntotuotantoa pääkaupunkiseudun kunnissa 30 % ja KUUMA-kunnissa 20 % vuosittaisesta asuntotuotantotavoitteesta.
- Ohjataan huoneisto- ja talotyyppi- sekä hallintamuoto- ja rahoitusjakaumaa.
- Ehkäistään alueellista eriytymistä kaupunki uudistuksen keinoin.

Kestävä liikennejärjestelmä

- Varmistetaan joukkoliikenteen kilpailukyky palvelutasolla ja lipun hinnalla.
- Kehitetään kestävien matkaketjujen toimivuutta (ml. joukkoliikenteen nopeustoitimet).
- Varmistetaan joukkoliikennejärjestelmän toimivuus (ml. varikot).
- Toteutetaan keskeiset kaupunkiraidehankkeet.
- Toteutetaan pyöräilyn pääverkko.
- Toteutetaan juna- ja metroasemien parantamistoimenpiteitä.

Päästövähennykset

- Vauhditetaan ajoneuvokannan käyttövoimamuutosta vaihtoehtoisten polttoaineiden ja kelaustoverkoston kehittämällä sekä mm. ympäristövyöhykkeitä selvittämällä.
- Tuetaan erityisesti raskaan liikenteen ajoneuvokannan uudistumista.
- Toteutetaan tiukempaa pysäköintipolitiikkaa.
- Vähennetään asuntojen ostoenergiankulutusta ja rakennetaan uusiutuvaa energiantuotantoa.
- Edistetään vähähiilisten materiaalien ja puun käyttöä rakentamisessa.

Elinkeinoelämän toimintaedellytykset

- Toteutetaan tieverkon kehittämistoimia tavara- ja joukkoliikenteen edellytyksiä parantaen.
- Toteutetaan raskaan liikenteen taukopaikat.
- Huomioidaan elinkeinoelämän tila- ja kuljetustarpeet maankäytön suunnittelussa sekä liikennejärjestelmän ja maankäytön yhteensovittamisessa.

5.1 Helsingin seutu kasvaa kestävästi

5.1.1. Varmistamme asuntotuotannon riittävyyden kasvavalla seudulla

Vuonna 2040 seudulla on ennakoitu olevan noin 1,9 milj. asukasta, mikä tarkoittaa noin 400 000 uutta asukasta nykytilanteeseen verrattuna. Väestönkasvuun varaudutaan seudulla varmistamalla asuntotuotannon riittävyys. Valtio ja kunnat huolehtivat asuntotuotannon edellytyksistä. Asuntotuotannon korkeaa määrää ei tavoitella seudulla asumisen laadun kustannuksella, vaan asukkaiden tarpeisiin rakennetaan monipuolisia ja laadukkaita asumisen vaihtoehtoja. Monipuolinen asuntotarjonta seudun eri osissa on keskeinen tekijä Helsingin seudun asukkaiden hyvinvoinnin, tasapainoisen sosiaalisen rakenteen sekä seudun veto- ja pitovoiman kannalta. Helsingin seudun asuntotuotantotavoite ja sitä vastaava asemakaavan määrä kunnittain vuosille 2024–2027 on kuvattu taulukossa 1.

Taulukko 1. Helsingin seudun asuntotuotantotavoite ja sitä vastaava asemakaavan määrä kunnittain (2024–2027).

	Asuntotuotantotavoite (asuntoa/vuosi)	Asuntokaavatarve (kem/vuosi)
Espoo	3 300	300 100
Helsinki	6 600	600 200
Kauniainen	80	7 300
Vantaa	2720	247 300
Pääkaupunkiseutu	12 700	1 154 900
Hyvinkää	400	36 400
Järvenpää	560	50 900
Kerava	510	46 400
Kirkkonummi	430	39 100
Mäntsälä	210	19 100
Nurmijärvi	380	34 600
Pornainen	80	7 300
Sipoo	430	39 100
Tuusula	460	41 800
Vihti	340	30 900
Kuuma-kunnat	3 800	345 600
Helsingin seutu	16 500	1 500 500

Asuntotuotanto

- Seudulla rakennetaan 16 500 asuntoa vuosittain.
- Seudulla tuotetaan uutta asuntokaavaa 1,5 miljoonaa kerroneliometriä vuosittain.
- Kunnat huolehtivat määrätietoisesti asuntorakentamisen toteuttamisedellytyksistä maapolitiikan, kaavoituksen ja infrarakentamisen keinoin.
- Valtio varmistaa seudun asuntotuotantotavoitteiden toteuttamisen edellytykset. Valtio osoittaa riittävän määrän kunnallistekniikka-avustuksia asuntorakentamiseen. Valtio osoittaa kaupunkiseutujen kasvun varmistamisen jonkin valtion toimijan vastuulle.
- Valtio tukee kuntien pitkäjänteisen maapolitiikan harjoittamista ja tämä näkyy myös lainsäädäntöuudistuksissa.

5.1.2. Ohjaamme uuden maankäytön nykyiseen rakenteeseen

Helsingin seudun pitkäjänteistä tiivistämistä nykyiseen kaupunkirakenteeseen ja kestävään liikennejärjestelmään tukeutuen jatketaan. Seudullisena tavoitteena on ohjata vähintään 95 % seudun tulevasta asuntotuotannosta ensisijaisille maankäytön kehittämisvyöhykkeille (kuva 4). Tavoite on seudullinen, ei kunta-kohtainen. Vuosina 2020–2022 tavoite on toteutunut 93-prosenttisesti, joten uudeksi tavoitteeksi on asetettu 95-prosenttia, sillä tuleva kasvu ei voi olla nykyistä hajautuvampaa. Yhdyskuntarakenteen tiivistäminen ja täydentäminen ei estä kylien kehittämistä. Lisäksi suunnitelmassa on osoitettu seudun pitkän aikavälin kasvusuunnat, jotka edellyttävät uusia merkittäviä joukkoliikenneinvestointeja ja -ratkaisuja. Kasvusuunnat tulevat käyttöön suurelta osin suunnitelman tavoitevuoden 2040 jälkeen. Niihin tukeutuvien alueiden rajaus tarkentuu joukkoliikennehankkeiden suunnittelun edetessä. Hankkeiden suunnittelu on hyvin eri vaiheissa. Seudun pitkän aikavälin kasvusuuntia ovat:

- Kerava-Nikkilä radan kehittämiseen liittyvä Talman-Nikkilän alue
- Turun tunnin juna -yhteyteen liittyvät Histan alue ja Veikkolan sekä Nummelan laajentumisalueet
- Raideliikenneratkaisuun tukeutuva Östersundom
- Klaukkalan joukkoliikennedyhteyteen tukeutuva Kivistön ja Klaukkalan välinen alue
- Ristikydön aseman kehittämiseen tukeutuva alue
- Palopuron aseman kehittämiseen tukeutuva alue
- Hirvihaaran aseman kehittämiseen tukeutuva alue

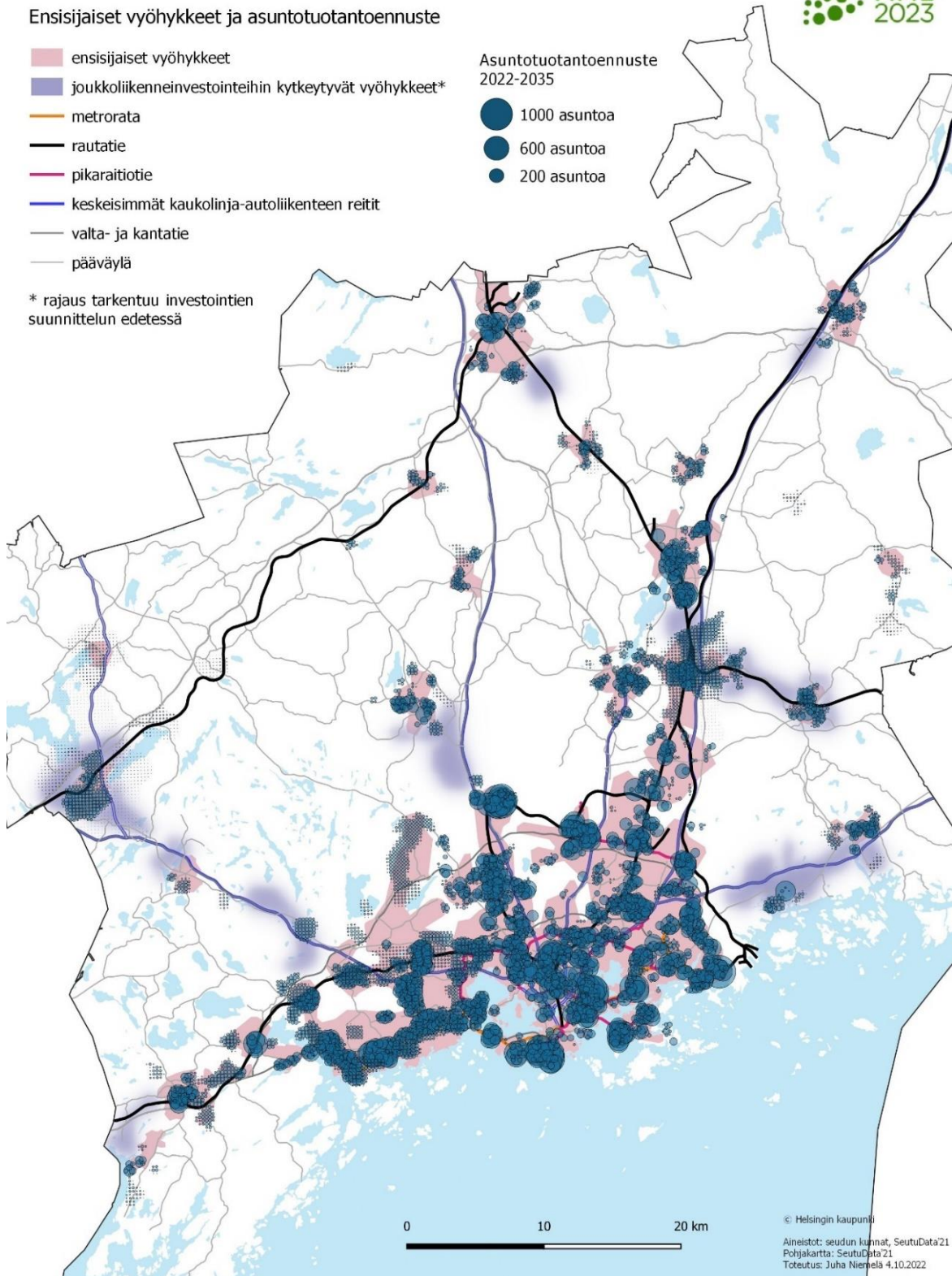
Ensisijaiset vyöhykkeet ja asuntotuotantoennuste

- ensisijaiset vyöhykkeet
- joukkoliikenneinvestointeihin kytkeytyvät vyöhykkeet*
- metrorata
- rautatie
- pikaraitiotie
- keskeisimmät kaukolinja-autoliikenteen reitit
- valta- ja kantatie
- pääväylä

Asuntotuotantoennuste 2022-2035

- 1000 asuntoa
- 600 asuntoa
- 200 asuntoa

* rajaus tarkentuu investointien suunnittelun edetessä



Kuva 4. MAL 2023 -suunnitelman ensisijaiset maankäytön kehittämissvyöhykkeet ja asuntotuotantoennuste.

Tiivistäminen säästää seudun hiilinieluja ja -varastoja, joista tärkeimmät ovat seudun metsät. Tiivistäminen luo myös edellytykset palveluiden paremmalle saavutettavuudelle kestäväillä kulkutavoilla ja seudun keskusten elinvoimalle. Tiivistäminen toteutetaan lähiluontoa säästäen ja rakentamalla viherelementtejä. Seudullisten viheralueiden yhtenäisyys ja jatkuvuus varmistetaan. Hiilinielut ja -varastot huomioidaan osana maankäytön vaikutusten arviointia.

Täydennysrakentamismahdollisuuksien lisäämiseksi selvitetään valtion ja kuntien yhteistyönä korkeajännitejohtojen tunnelointia seudulla. Korkeajännitejohtojen tunneloinnin avulla voidaan ottaa keskeisiä alueita tehokkaan rakentamisen piiriin ja tiivistää kaupunkirakennetta hyvillä sijainneilla ja hyvän joukkoliikenteen alueilla. Selvityksessä arvioidaan tunneloinnin teknistä ratkaisua ja kustannuksia, tunneloinnin hyötyjä asuntorakentamisen ja kaupunkirakenteen näkökulmista sekä selvitetään ARA:n infra-avustusrahojen ja muiden rahoituslähteiden hyödyntämisen mahdollisuuksia rakentamisen avustamiseksi.

Tieliikenteen nopeusrajoituksia alentamalla on mahdollista vaikuttaa maankäytön kehittämisedellytyksiin sekä ottaa alueita tehokkaammin käyttöön hyvin liikenneyhteyksien läheisyydessä. Nopeusrajoitusten alentaminen vähentää hiilidioksidipäästöjä, liikenteen melua, pienhiukkas- ja typenoksidipäästöjä sekä parantaa tehokkaasti liikenneturvallisuutta. MAL-suunnitelman toimenpiteenä selvitetään väyläkohtaisesti ajonopeuksien laskun vaikutuksia kaupunkirakenteen sisällä valtion väyläverkolla. Nopeuden vähimmäistasosta poikkeaminen voi olla perusteltua paikallisten olosuhteiden sitä vaatiessa esimerkiksi maankäytön tiivistämiseksi.

Kestävän kasvun ohjaaminen

- Seudun uudesta asuntotuotannosta vähintään 95 % ohjataan maankäytön ensisijaisille kehittämisvyöhykkeille erityisesti keskustoihin ja raideliikenteeseen tukeutuen. Tavoite on seudullinen, ei kuntakohtainen. Kunnat kehittävät vyöhykkeitä pitkäjänteisesti maankäytöltään tehokkaina ja sekoittuneina alueina.
- Sidotaan seudun uusien kasvusuuntien avaaminen kestävästä liikunnasta edistäviin tulevaisuuden joukkoliikenneinvestointeihin.
- Kunnat huomioivat hiilinielut ja -varastot osana maankäytön (ilmasto)vaikutusten arviointia.
- Kunnat säästävät täydennysrakentamisen yhteydessä lähiluontoa yleis- ja asemakaavaratkaisuin ja huomioivat erilaisten viherelementtien merkityksen luonnon monimuotoisuudelle ja ilmastonmuutokseen sopeutumiselle.
- Valtio osoittaa kunnallistekniikka-avustukset ja korkotuettujen asuntojen käynnistysavustukset maankäytön ensisijaisella kehittämisvyöhykkeillä sijaitseville kohdealueille. Kunnallistekniikka-avustuksia myönnettäessä tulee huomioida entistä paremmin tarve täydennysrakentamiselle.
- Selvitetään valtion ja kuntien yhteistyönä korkeajännitejohtojen tunnelointia täydennysrakentamismahdollisuuksien lisäämiseksi seudulla. Valtio sitoutuu rahoittamaan selvityksiä ja rakentamisen kustannuksia 30 % rahoitusosuudella.
- Selvitetään väyläkohtaisesti ajonopeuksien laskun vaikutuksia kaupunkirakenteen sisällä valtion väyläverkolla. Nopeuksien lasku edellyttää kuntien ja valtion erillistä päätöstä. Nopeuden vähimmäistasosta poikkeaminen voi olla perusteltua paikallisten olosuhteiden sitä vaatiessa esimerkiksi maankäytön tiivistämiseksi. Nopeusrajoitusten alentamisen vaikutuksia selvitetään monipuolisesti mm. suhteessa liikenteen päästöihin, meluun, saavutettavuuteen, liikenneturvallisuuteen sekä kansainvälisiin yhteyksiin (terminaalit). Nopeusrajoitusten muutostarpeita tarkastellaan yhteistyössä kuntien ja valtion kesken mm. tieverkon luokittelutyön päivityksen yhteydessä sekä muissa asianmukaisissa prosesseissa.
- Valtio huomioi omissa prosesseissaan yhteistyön seudun toimijoiden kanssa nopeusrajoitusten muutoksia koskien. Valtio ja kunnat määrittävät yhdessä seudullisen nopeusrajoituspolitiikan.

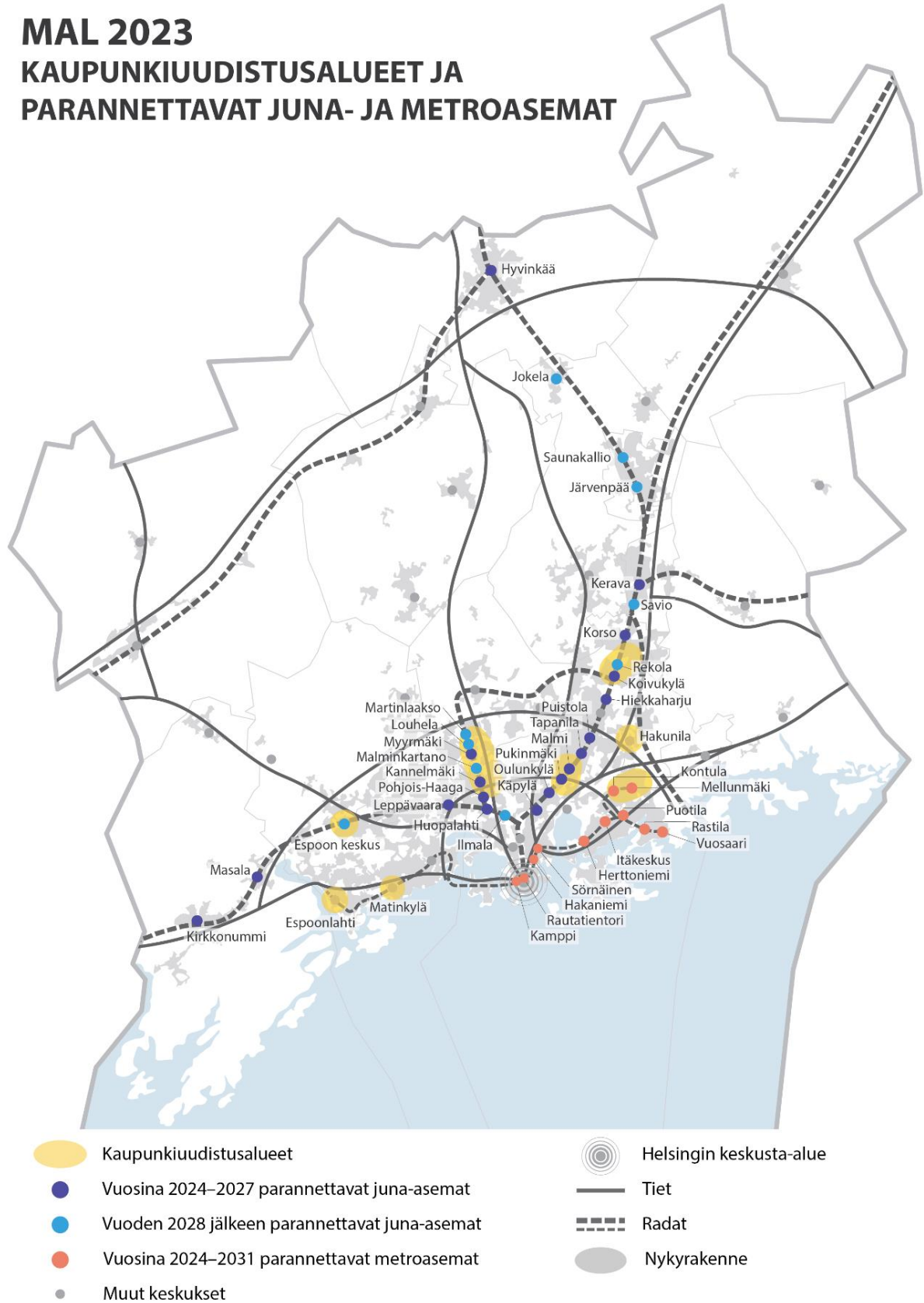
Asemanseutujen kehitystä vauhditetaan asemien laatutasoa ja käytettävyyttä parantamalla

Asemanseuduilla on paljon tiivistämispotentiaalia ja niiden kehittäminen on koko seudun kannalta tärkeää. Asemanseutuja kehitetään toiminnoiltaan, kaupunkikuvaltaan ja asumistarjonnaltaan monipuolisina alueina. Asemanseutujen kehitykseen haetaan vauhtia juna- ja metroasemien korjaus- ja parantamishankkeista. Juna- ja metroasemien korjaus- ja parantamistoimenpidekokonaisuuden tavoitteena on kehittää Helsingin seudun asemien viihtyisyyttä, toimivuutta ja turvallisuutta sekä sen myötä parantaa kestävien kulkutapojen houkuttelevuutta, lisätä joukkoliikenteen käyttöä ja vauhdittaa asemanseutujen kehitystä. Lisäksi asemien parantamisella tuetaan kaupunkiuudistusalueiden kehitystä (kuva 5, luku 5.2.3).

Juna-asemien toimenpidepaketti (taulukko 2) on määritetty Helsingin seudun juna-asemien kehittämis- ja peruskorjaustarve -selvityksessä tunnistettujen toimenpiteiden kiireellisyyden pohjalta. Juna-asemien toimenpidekokonaisuudet täsmentyvät yksityiskohtaisempien kuntotarkastusten ja jatkosuunnittelun perusteella. Lisäksi asemien kunnossapitoon tulee varata riittävä rahoitus ja kunnossapidon vastuut tulee selkeyttää. Toimenpiteiden etenemisen varmistamiseksi tulee koota asematoimijoiden verkosto. Parannushankkeiden yhteydessä on hyvä pyrkiä myös laajemmin kehittämään asemia ja niiden ympäristön laatua. Juna-asemien korjaus- ja parantamistoimenpiteitä jatketaan koko MAL-investointiohjelmakauden ajan eli vuoteen 2035 saakka.

Myös vanhoja metroasemia peruskorjataan ja kehitetään (taulukko 3). Useat metroasemat ovat alkuperäisen elinkaarensa päässä ja edellyttävät pitkäjänteistä peruskorjausta ja korvausinvestointeja. Asemien laatutason, käytettävyyden ja turvallisuuden parantamisella lisätään joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja varmistetaan olemassa olevan järjestelmän korkea käyttöaste. Peruskorjausten yhteydessä pyritään huomioimaan seudun strategiset tavoitteet asemanseutujen tiivistämisen ja eriytymiskehityksen vähentämisen suhteen. Metroasemien hankekokonaisuuteen kuuluu mm. metroasemien peruskorjauksia, paloturvallisuuden parantamista sekä hissien ja liukuportaiden uusimisia. Vuosien 2024–2027 toimenpiteiden alustava kustannusarvio on noin 167 milj. euroa ja vuosien 2028–2031 alustava kustannusarvio on noin 42 milj. euroa.

MAL 2023 KAUPUNKIUUDISTUSALUEET JA PARANNETTAVAT JUNA- JA METROASEMAT



Kuva 5. Kaupunki uudistusalueet sekä parannettavat juna- ja metroasemat.

Taulukko 2. Vuosina 2024–2027 ja vuoden 2028 jälkeen parannettavat juna-asemat.

Vuosina 2024–2027 parannettavat juna-asemat	Vuoden 2028 jälkeen parannettavat juna-asemat
Malmin asema , Helsinki	Espoon asema , Espoo
Kannelmäen asema , Helsinki	Ilmalan asema , Helsinki
Puistolan asema , Helsinki	Jokelan asema , Tuusula
Oulunkylän asema , Helsinki	Järvenpään asema , Järvenpää
Koivukylän asema , Vantaa	Louhelan asema , Vantaa
Pohjois-Haagan asema , Helsinki	Malminkartanon asema , Helsinki
Tapanilan asema , Helsinki	Martinlaakson asema , Vantaa
Kirkkonummen asema , Kirkkonummi	Rekolan asema , Vantaa
Leppävaaran asema , Espoo	Saunakallion asema , Järvenpää
Huopalahden asema , Helsinki	Savion asema , Kerava
Keravan asema , Kerava	
Myyrmäen asema , Vantaa	
Hiekkaharjun asema , Vantaa	
Korson asema , Vantaa	
Käpylän asema , Helsinki	
Hyvinkään asema , Hyvinkää	
Masalan asema , Kirkkonummi	
Pukinmäen asema , Helsinki	

Taulukko 3. Vuosina 2024–2031 parannettavat metroasemat

Vuosina 2024–2031 parannettavat metroasemat
Päärautatieasema
Itäkeskus
Herttoniemi
Kamppi
Vuosaari
Kontula
Mellunmäki
Rastila
Puotila
Hakaniemi
Sörnäinen

Helsingin päärautatieasema on Suomen merkittävin joukkoliikenteen solmu. Sen vaihtoyhteydet junista muuhun joukkoliikennejärjestelmään ovat pitkiä, eivätkä nykyisellään palvele käyttäjää parhaalla mahdollisella tavalla. Erityisesti metro- ja junamatkustajien vaihtoyhteydet ovat heikot. MAL-suunnitelman jatkotyössä selvitetään, millaisella toimenpidekokonaisuudella päärautatieaseman

vaihtoyhteyksiä tulisi kehittää. MAL-suunnitelman jatkotyössä tarkentuvat toimenpide-ehdotukset Helsingin päärautatieaseman vaihtoyhteyksien parantamiseksi huomioidaan vuonna 2023 käynnistyvän päärautatieaseman metroaseman peruskorjauksen hankesuunnittelussa.

Asemien parantamisen kohdistuvien investointien lisäksi valtio tukee Helsingin seudun kestävästä kasvusta luopumalla tarpeettomista kiinteistöomistuksistaan asemanseuduilla ja muilla keskeisillä sijainneilla ja edistää aktiivisesti näiden maankäytön kehittymistä luovuttamalla maaomaisuuttaan kaupungeille rakentamiseen. Tämä koskee myös tarpeettomia liikennealuevarauksia.

Asemat ja asemanseudut

- Kunnat kaavoittavat ja toteuttavat asemanseuduista tehokkaita ja toimivia asumisen ja työn tekemisen paikkoja, joissa palvelut ovat helposti ja kestävästi saavutettavissa. Kunnat tiivistävät asemanseutujen maankäyttöä huomioiden paikan ominaispiirteet, monimuotoinen ja laadukas kaupunkikuva sekä asutuskäytäntö.
- Toteutetaan seudun juna- ja metroasemien korjaus- ja parantamishankkeita kuntien ja valtion yhteisrahoituksella sekä huolehditaan jatkuvasta kunnossapidosta asemien yleisilmeen ja viihtyisyyden parantamiseksi.
- Juna-asemien perusparannus- ja kehittämistoimenpiteiden teemapaketille varataan vuosille 2024–2027 45 milj. euroa. Vuoden 2028 jälkeen parannettavien asemien kustannusarvio on 21 milj. euroa.
- Juna-asemien korjaus- ja kehittämissuunnitelman toimeenpanon varmistamiseksi ja asemanseutujen kehittämisen edistämiseksi kootaan asematoimijoiden verkosto.
- Metroasemien peruskorjausten toteutukseen varataan 209 milj. euroa vuosille 2024–2031.
- Valtio luopuu tarpeettomista kiinteistöomistuksistaan ja liikennealuevarauksistaan asemanseuduilla ja muilla keskeisillä sijainneilla sekä edistää aktiivisesti näiden maankäytön kehittymistä.
- Selvitetään ja suunnitellaan Helsingin päärautatieaseman joukkoliikenteen vaihtojen parantamistoimenpiteitä.

5.1.3. Edistämme kestävästä liikkumisesta

Joukkoliikenteen taloudellinen kestävyys ja kilpailukykyisyys varmistettava

Toimiva joukkoliikennejärjestelmä on kestävä liikennejärjestelmän selkäranka. Joukkoliikenteen toimintaedellytyksistä ja taloudellisesta kestävästä on huolehdittava niin lyhyellä kuin pitkälläkin aikavälillä. Pitkällä aikavälillä on varmistettava, että joukkoliikenteen kilpailukyky suhteessa henkilöautoliikenteeseen

paranee. Joukkoliikenteen kilpailukykyä ja kulkutapaosuutta kasvatetaan esim. joukkoliikenteen palvelutasoa parantamalla ja liikennettä nopeuttamalla sekä pitämällä lippujen hinnat kilpailukykyisellä tasolla. Tämä edellyttää valtiolta ja kunnilta vahvoja panostuksia joukkoliikenteeseen.

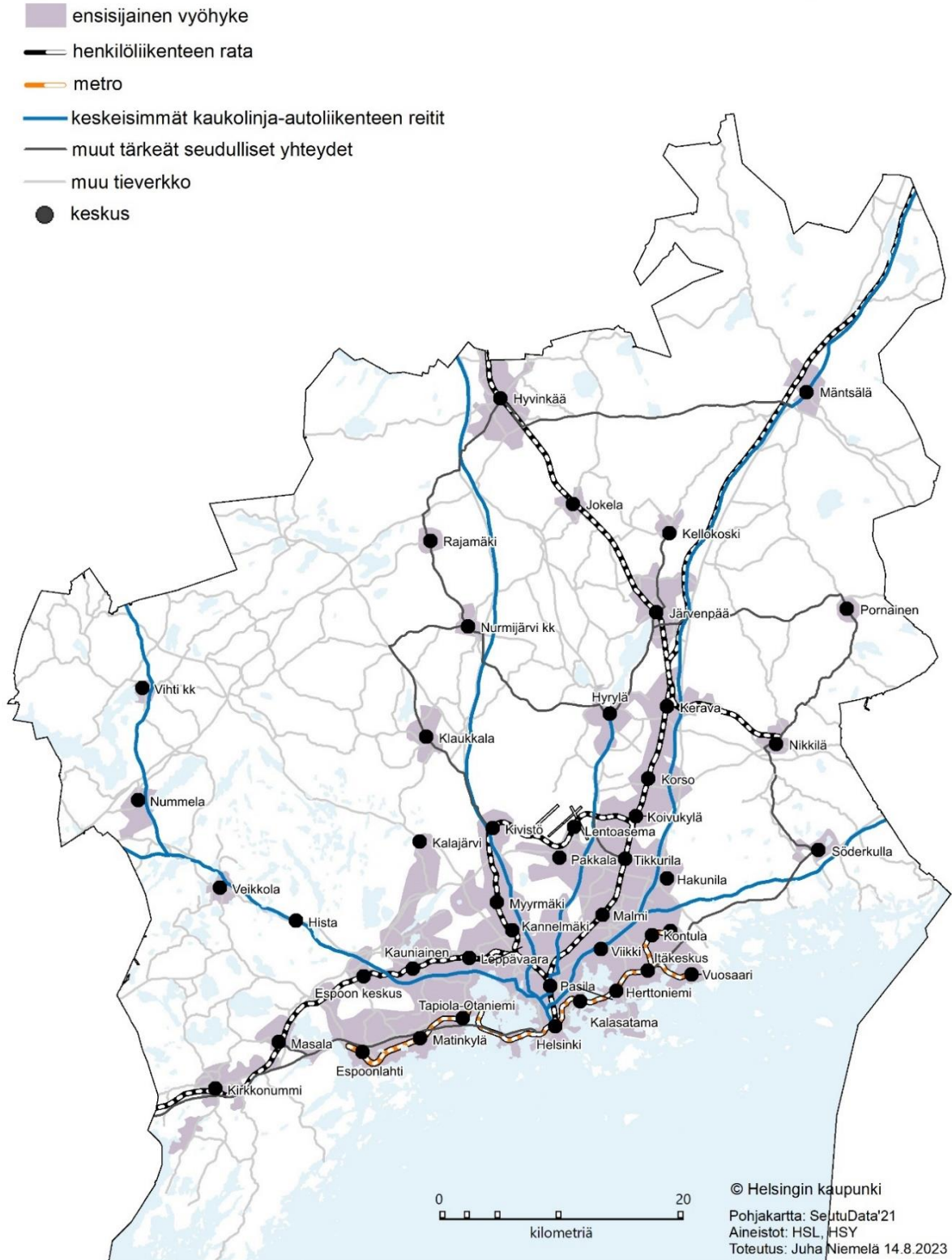
Valtion avustukset joukkoliikenteeseen ovat olleet ennen koronapandemiaa joukkoliikenteen järjestämisen kokonaiskustannuksiin nähden hyvin pieniä. Joukkoliikenteen kilpailukykyisyyden säilyttämisen näkökulmasta on kriittistä, että valtion joukkoliikenneavustus pidetään jatkossakin samalla tasolla kuin koronapandemian vuosina. Valtio lisää panostuksiaan joukkoliikenteeseen lipun hintojen alentamiseksi ja palvelutason parantamiseksi sekä joukkoliikenteen kulkumuotoisuuden kasvattamiseksi. Tämä osaltaan lisää olemassa olevan joukkoliikennejärjestelmän tehokkaampaa hyödyntämistä. Panostukset kohdistetaan koko seudun joukkoliikennejärjestelmään. Petteri Orpon hallitusohjelman mukainen, joukkoliikenteen asiakashintaan vaikuttava ALV:n nosto 10 %:sta 14 %:iin tulee kompensoida seudun joukkoliikenteelle.

Joukkoliikenteen investointien mukaiset infrakustannukset ovat kasvaneet 2010-luvulta alkaen ja kasvu jatkuu myös tulevaisuudessa. Myös joukkoliikenteen opeointikustannukset lisääntyvät, kun uusia raidehankkeita toteutetaan ja liikennöinnin toteuttamiseksi investoidaan uuteen kalustoon sekä varikoihin. HSL:n jäsenkunnat varmistavat osaltaan joukkoliikenteen taloudellisen kestävyuden ja kilpailukyvn.

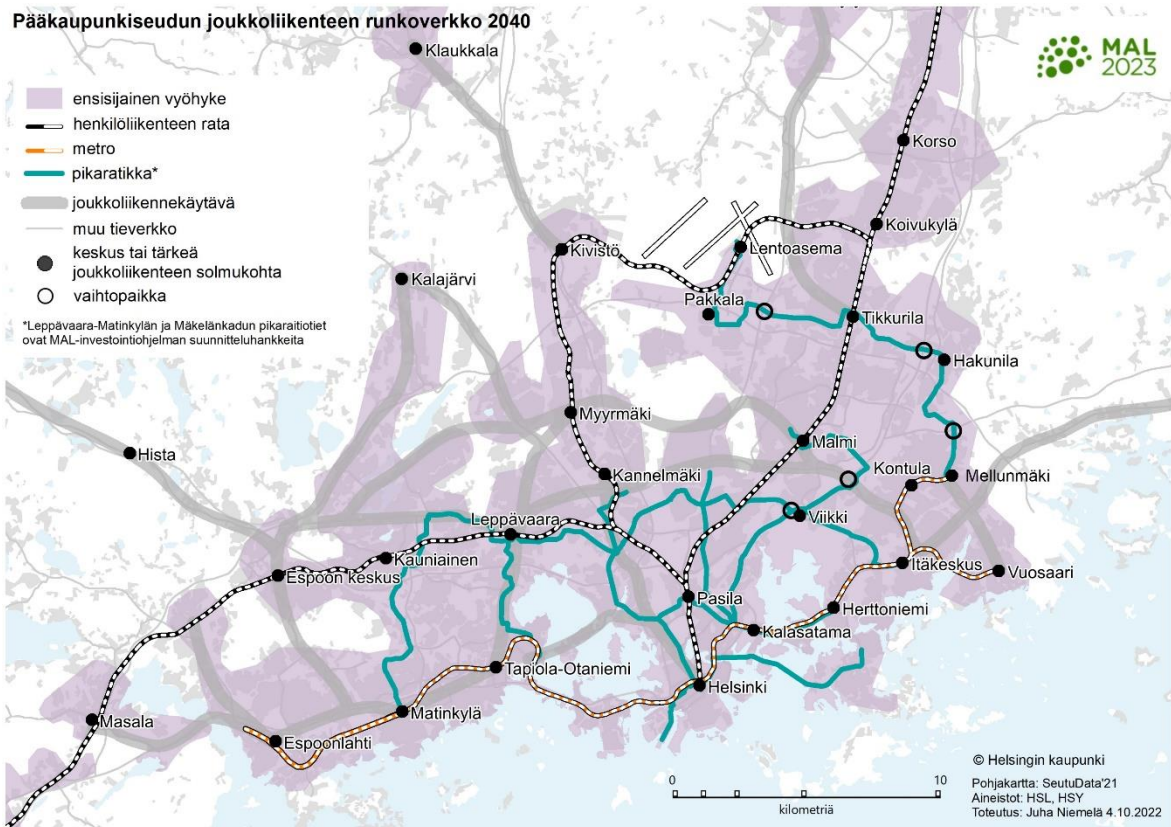
Joukkoliikenteen runkoverkko toimii joukkoliikennejärjestelmän selkärangana

MAL 2023 -suunnitelmassa on päivitetty Helsingin seudun joukkoliikenteen runkoverkko vuoteen 2040 (kuvat 6 ja 7). Tiivistämällä maankäyttöä luodaan edellytykset joukkoliikenteen runkoverkoston riittävälle käyttäjäpotentiaalille ja liikennöinnin parantamiselle. Joukkoliikenteen runkoverkon osalta on tärkeää, että liikenne on nopeaa, luotettavaa ja että vuoroväli on riittävän tiheä. Joukkoliikennettä nopeuttamalla tarjotaan henkilöautolle kilpailukykyinen liikkumisvaihtoehto. Joukkoliikenteen nopeuttamisen toimenpiteet voivat käsittää esim. liikennevalotuisuuksia, pysäkkivälien tiheyttä, kaistavarauksia tai muita infrastruktuurin parantamistoimia, joilla nopeutta voidaan lisätä. Joukkoliikenteen nopeuttamisen toimenpiteitä selvitetään yksityiskohtaisemmin, minkä jälkeen valtio ja kunnat edistävät niiden toteutusta.

Helsingin seudun joukkoliikenteen runkoverkko 2040



Kuva 6. Helsingin seudun joukkoliikenteen runkoverkko 2040.



Kuva 7. Joukkoliikenteen runkoverkko 2040 pääkaupunkiseudulla.

Toimivat matkaketjut ja liityntäpysäköinti

Joukkoliikenteen sujuvilla vaihdoilla on merkittävä vaikutus matkaketjujen toimivuuteen ja sen myötä koko kestävä liikennejärjestelmän houkuttelevuuteen. Joukkoliikenteen solmukohtien matkustajainformaatiota, esteettömyyttä ja viihtyisyyttä tulee parantaa. Vaihtopaikat ja terminaalit tulee suunnitella joukkoliikenteen ja sen toiminnan parantamiseksi. Joukkoliikenteen näkökulmasta on tärkeä kehittää myös kestäviä ja vähäpäästöisiä ns. last-mile -yhteyksiä joukkoliikenteen solmukohtiin kytkeytyväksi.

Sekä autojen että pyörien liityntäpysäköinti on tärkeä osa kestäviä matkaketjuja. Liityntäpysäköinti palvelee erityisesti seudun kehysalueita, joissa joukkoliikenteen palvelutaso ei ole yhtä korkea kuin seudun ydinalueilla. Liityntäpysäköinnin osalta merkittäviä puutteita on erityisesti pyörien liityntäpysäköinnin laadussa, kuten runkolukituksen mahdollisuuksissa. MAL-suunnitelman toimenpitein edistetään turvallisen pyöräpysäköinnin toteutumista. Pyörien liityntäpysäköintiä edistetään osana valtion ja kuntien yhteistä pienten ja keskisuurten hankkeiden ohjelmaa sekä juna-asemien kehittämistoimien yhteydessä.

Autojen liityntäpysäköinnin kysyntä on vähentynyt etätyön vakiintumisen myötä, eikä seudulla ole akuuttia tarvetta lisätä autojen liityntäpysäköintipaikkoja. Autojen liityntäpysäköinnin osalta tasataan seudun liityntäpysäköintialueiden kuormitusta mm. reaaliaikaista liityntäpysäköinti-informaatiota kehittämällä sekä mahdollisuutta ja tunnistautumista lisäämällä erityisesti seudun ydinalueen liityntäpysäköintialueilla. Tunnistautumista lisäämällä varmistetaan, että liityntäpysäköintipaikat ovat joukkoliikenteen käyttäjien käytössä.

Suurten infrahankkeiden yhteydessä tulee huolehtia liityntäpysäköintipaikkojen toteutuksesta, millä varaudutaan tulevaisuuden kysyntään seudun kasvaessa. Seudulla toteutetaan edellisellä nelivuotiskaudella sovitut **Keravan ja Hyvinkään** liityntäpysäköintikohteet valtion ja kuntien yhteistyönä vuosina 2024–2027.

On tärkeä selvittää tapoja, joilla liityntäpysäköinnin kehittämis- ja säilyttämisedellytyksiä voidaan parantaa asemanseutujen maankäyttöhankkeiden yhteydessä, jotta liityntäpysäköintipaikkojen määrä ei merkittävästi vähenisi keskeisillä joukkoliikenteen liityntäpaikoilla. Liityntäpysäköinnin kehittämistarpeita on kuvattu yksityiskohtaisemmin liityntäpysäköinnin toimenpideohjelman päivityksessä vuodelta 2023.

Liikenne12 -suunnitelman mukaisesti valtionavustusta voidaan kohdentaa mm. metro- ja kaupunkiraideliikenteen liityntäpysäköintiin vuosina 2025–2027. Helsingin seudulla vuosien 2025–2027 avustuskohteiksi sopisivat mm. **Mellunmäen** ja **Puotilan** metroasemien liityntäpysäköintialueiden kehittäminen.

Kestävien matkaketjujen toteutumista edistää myös seudun yhtenäinen kaupunkipyöräjärjestelmä. Seudullisen kaupunkipyöräpalvelun järjestämistapaa tutkitaan HSL-vetoisesti. Seudullinen järjestelmä on käyttäjälle erillisiä järjestelmiä selkeämpi sekä lisää resurssi- ja kustannussäästöjä. Seudullisen kaupunkipyöräjärjestelmän on tarkoitus tulla käyttöön vuonna 2026.

Kilpailukykyinen joukkoliikenne

- Parannetaan joukkoliikenteen kilpailukykyä suhteessa henkilöautoliikenteeseen.
- Valtio panostaa 150 milj. euroa vuodessa lisää joukkoliikenteen lipun hintojen alentamiseksi ja palvelutason parantamiseksi. Lipun hintoja alennettaisiin 20–30 %.
- Valtio kompensoi ALV:n noston 10 %:sta 14 %:iin seudun joukkoliikenteelle.
- Varmistetaan joukkoliikenteen runkoverkon houkuttelevuus riittävällä vuorovälillä, luotettavuudella ja nopeudella.
- Toteutetaan joukkoliikennettä nopeuttavia toimenpiteitä katu- ja tieverkolla ml. kaistajärjestelyt.
- Kehitetään lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuutta eri toimijoiden yhteistyönä.
- HSL:n jäsenkunnat varmistavat joukkoliikenteen taloudellisen kestävyiden ja kilpailukyvyn.

Joukkoliikenteen matkaketjut ja liityntäliikenne

- Varmistetaan toimivat liityntäyhteydet joukkoliikenteen runkoverkkoon ja huolehditaan vaihtopaikkojen sujuvat vaihdot liikennemuodosta toiseen. Mikroliikkumisen palvelut, kuten sähköpotkulaudat ja kaupunkipyörät, täydentävät kestäviä matkaketjuja ja joukkoliikennejärjestelmää.
- Liityntäpysäköintiä toteutetaan seudulliset tarpeet huomioiden. Seurataan kuormitusasteiden kehittymistä, pidetään yllä liityntäpysäköinnin tilannekuvaa ja päivitetään tavoitteita tarpeen mukaan.
- Seudun ydinvyöhykkeillä, tiiviin maankäytön alueilla keskeisin liityntäpysäköinnin muoto on pyöräliityntäpysäköinti. Parannetaan pyöräpysäköinnin laatua mm. runkolukitusmahdollisuuksia sekä pysäköintikatoksia lisäämällä.
- Toteutetaan autojen ja pyörien liityntäpysäköintiä infrahankkeiden yhteydessä, valtionavustuksia hyödyntäen sekä asemien kehittämishankkeiden yhteydessä. Valtio ja kunnat toteuttavat liityntäpysäköinti-kohteita yhteistyössä seudullisesti sovitun kustannusjaon mukaisesti.
- Edistetään kestävien matkaketjujen toteutumista kehittämällä liityntäpysäköintiä erityisesti seudun kehysalueella, joukkoliikenteen runko-yhteyksien varrella. Toteutetaan edellisellä nelivuotiskaudella sovitut **Keravan** ja **Hyvinkään** liityntäpysäköintikohteet valtion ja kuntien yhteistyönä vuosina 2024–2027.
- Seudun ydinvyöhykkeillä tasataan autojen liityntäpysäköinnin kysyntää eri alueiden välillä reaaliaikaista informaatiota kehittämällä sekä maksullisuutta lisäämällä. Kuormitetuilla ydinalueiden liityntäpysäköintialueilla tunnistautumista lisäämällä varmistetaan liityntäpysäköinti joukkoliikenteen käyttäjille.
- Toteutetaan seudullisesti yhtenäinen kaupunkipyöräjärjestelmä.

Junaliikenteen kehittämisessä varaudutaan kalustoinvestointeihin ja toteutetaan lähijunaliikenteen varikot

Helsingin seudun lähijunaliikenteen palvelutason kehittäminen tulee ajankohdittaiseksi käynnissä olevien rataverkon kehittämishankkeiden, kuten Espoon kaupunkiradan valmistumisen sekä mahdollisen Järvenpään lisäliikenteen myötä, mutta myös pidemmällä aikavälillä muun rataverkon kehittämisen, kuten Kerava-Nikkilä-ratayhteyden henkilöliikenteelle avaamisen myötä. Lähijunaliikenteen kehittäminen edellyttää uusia kalustoinvestointeja, jotka osaltaan edellyttävät myös uusien lähijunaliikenteen varikoiden toteutusta. Kehäradalle toteutetaan Lapinkylän asema vuosina 2032-2035. Kivistön keskustan maankäyttö ja tuleva kaupunkirakenne tulevat tukeutumaan uuteen Lapinkylän asemaan.

Digirata-hankkeen mukainen ETCS-järjestelmä (European Train Control System) edellyttää uutta laitteistoa sekä rataanfraan että kalustoon. Valtio vastaa valtakunnallisen Digirata-hankkeen kustannuksista. Valtio ja kunnat valmistautuvat omistamiensa yhtiöiden junakaluston varusteluun. Digirata -hankkeen ja kalustohankinnan myötä valmistaudutaan tihentämään junaliikenteen vuoroväli kaupunkiradoilla 10 minuutista 7,5 minuuttiin.

Rataverkon kunnossapidon toimintaedellytyksiä varmistamaan rakennetaan pistoraide pääradalta Hiekkaharju-Koivukylä-väliltä Hosantielle perustettavalle rata-sepelin kuormauspaikalle. Lisäksi raide mahdollistaa Santaradan ympäristön vapauttamisen asuntorakentamiseen ja kaupunkirakenteen tiivistämisen niin, että 95 % uusista asunnoista on mahdollista sijoittaa ensisijaiselle vyöhykkeelle. Pistoraiteen kustannusarvio on 4 milj. euroa. Raiteen toteuttaminen vastaa Santarataa koskevaan MAL-sopimuskirjaukseen (2020–2031).

Tulevaisuuden lähijunaliikenteen käyttöön hankittava uusi kalusto ei tule mahtumaan Ilmalan varikolle, joka toimii nykyisellään lähi- ja kaukojunaliikenteen junakaluston varikkona. Lähijunaliikenteen uusilla varikoilla on lähijunaliikenteen lisäksi merkittävä vaikutus valtakunnalliseen junaliikenteeseen, sillä varikoiden toteuttamisen myötä ruuhkaiselta Helsinki-Pasila -rataosuudelta on mahdollista vapauttaa kapasiteettia muun liikenteen käyttöön, kun HSL:n junien kunnossapito siirretään pois Ilmasta ja huoltoraiteet voidaan ottaa linjaliikenteen käyttöön. Myöskään uusia ratahankkeita ei kannata rakentaa, jos kapasiteettia ei saada vapautettua Helsinki-Pasila -osuudelta uusien varikoiden myötä.

Junaliikenteen lisääminen edellyttää uusia kalustoinvestointeja, jotka osaltaan edellyttävät uusien lähijunaliikenteen varikoiden toteutusta. Helsingin seudulla lähiliikenteen junien käyttöön tarvitaan kolme uutta varikkoa, joista kaksi on

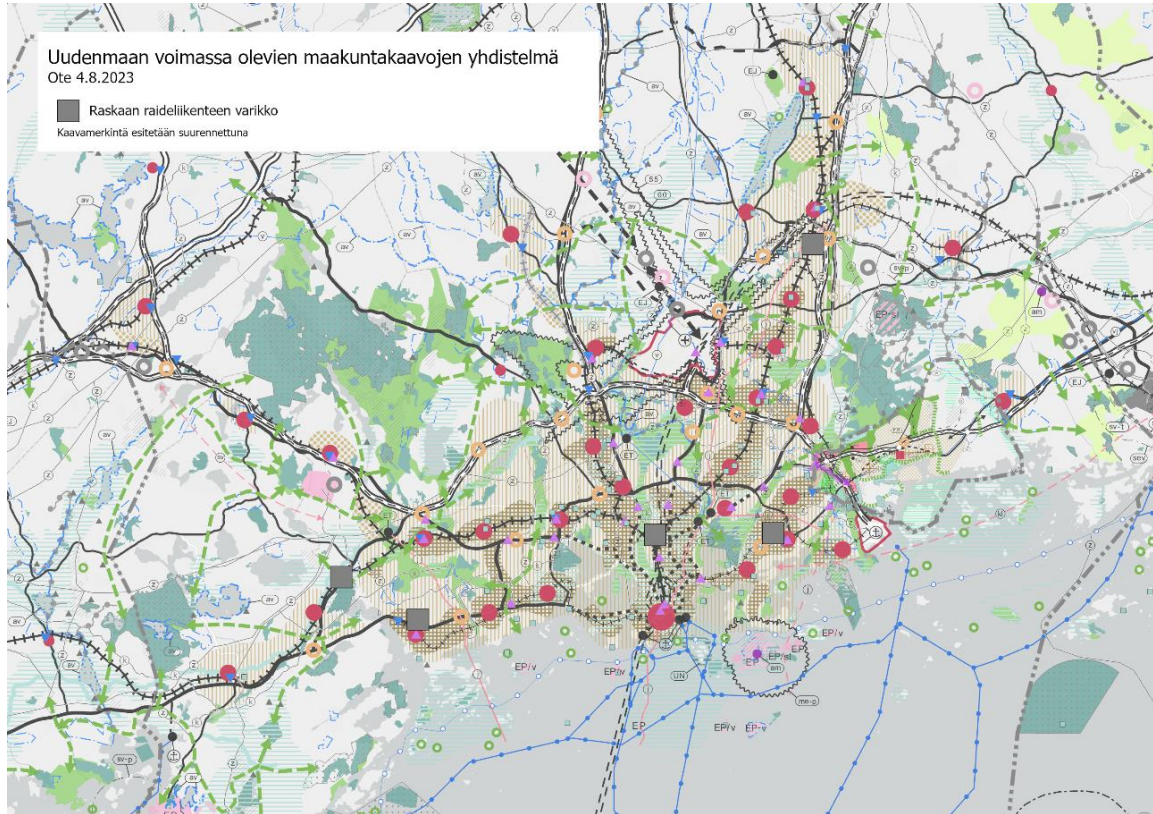
kunnossapitovarikkoja ja yksi säilytysvarikko. Varikoiden sijainnit tulee päättää ja suunnittelu sekä toteutus käynnistää mahdollisimman pian, jotta uudet kalustohankinnat voidaan toteuttaa ja lähijunaliikennettä kehittää. Varikkojen sijainneilla on merkittävä vaikutus vuosittaisiin operointikustannuksiin ja sijainnin vaikutus on hyvin pitkäaikainen. Uusimaa-kaavassa raskaan raideliikenteen varikot on sijoitettu Helsingissä Ilmalaan, Rantaradalla Kirkkonummen ja Espoon rajalle (Mankki/Luoma) sekä Pääradalla Keravan Jäspilään (kuva 8).

Vuonna 2022 valmistuneessa HSL:n lähijunaliikenteen alustavassa varikkoselvityksessä on esitetty, että Pääradan suunnalla hyvä varikon sijainti olisi lähellä Keravan liikennepaikkaa. Keravan läheisyydessä sijaitseva varikko palvelisi jatkossa myös Nikkilän ja Järvenpään lähijunaliikennettä. Keravan läheisyydestä toimivaksi sijainniksi on tunnistettu **Jäspilän alue**.

Rantaradan osalta toimivaksi varikon sijainniksi on tunnistettu Kaukalahden liikennepaikan läheisyys, joka toimii tulevaisuudessa Espoon kaupunkiradan pääteasemana. Varikon olisi hyvä sijaita lähellä Kirkkonummea, jolloin varikko palvelisi mahdollisimman hyvin myös Kirkkonummelle ja Siuntioon päättyvää liikennettä.

Nykyisellään Kehäradan junien päätepisteet ovat Helsingin rautatieasemalla, minkä johdosta Ilmalan varikon sijainti on hyvä, ja kalustomäärän kasvaessa uutta säilytyskapasiteettia kannattaakin toteuttaa palvelemaan ensisijaisesti muita linjoja, jotta Kehäradan liikenteen tarpeisiin riittää Ilmalassa kapasiteettia jatkossakin. Mikäli Ilmalan varikosta joudutaan luopumaan, Ilmalaa korvaamaan täytyy toteuttaa varikko Vantaalle Kehäradalle. Varikkoselvityksessä Kehäradan osalta tutkittiin kunnossapitovarikon sijainteja **Petaksessa** ja **Keimolassa**.

Uusimaa 2050 -kaavassa lähijunaliikenteen varikkoja koskevat merkinnät ovat Helsingin Ilmalassa sekä uudet varikot Rantaradalla Kirkkonummen ja Espoon rajalla sekä Pääradalla Keravan Jäspilässä. Ilmalan varikko on merkitty asema-kaavassa rautatiealueeksi. Mankin ja Luoman osalta alueet sijaitsevat Espoon eteläosien yleiskaavassa ja Kirkkonummen yleiskaavassa 2020 maa- ja metsätalousvaltaisella alueella. Kummallakaan alueella ei ole voimassa olevaa asema-kaavaa. Varikoiden sijoittaminen alueelle edellyttäisi yleiskaavojen muuttamista ja asemakaavoitusta. Suunnittelutilanteen osalta Keravan Jäspilä on pisimmällä, sillä varikko sijaitsee Keravan yleiskaavassa 2035 teollisuus- ja varastoalueella, jonne saa sijoittaa logistiikka- ja varikkotoimintoja. Keravan ajantasa-asemakaa- vassa alue on merkitty rautatiealueeksi. Varikon sijoittaminen Jäspilään ei edellyttäisi kaavamutoksia.



Kuva 8. Uusimaa-kaavassa raskaan raideliikenteen varikot on sijoitettu Helsingissä Ilmalaan, Rantaradalla Kirkkonummen ja Espoon rajalle (Mankki/Luoma) sekä Pääradalla Keravan Jäspilään.

Tehokkaan lähijunaliikenteen liikennöinnin mahdollistavan varikkokokonaisuuden suunnittelun eteneminen on edellytyksenä MAL-sopimuksen (2020-2031) kohdassa 4.2 mainituille valtion panostuksille Espoon kaupunkirataa koskien. Alueellisen junaliikenteen toimivuus ja palvelutaso ovat tärkeitä erityisesti HSL-alueen ulkopuolisille kunnille ja laajemmin koko työssäkäyntialueelle. Alueellisen junaliikenteen kehittämisen ja mahdollisten junavuorojen lisäämisten osalta on tarve tiivistää yhteistyötä eri osapuolten kesken.

Junaliikenteen kehittäminen ja kalustoinvestoinnit

- Valmistaudutaan lähijunaliikenteen kehittämiseen Kauklahteen, Järvenpäähän, Nikkilään sekä tarvittaviin kalustoinvestointeihin. Lähijunaliikenteen kehittäminen edellyttää varikoiden toteuttamista.
- Varmistetaan lähijunaliikenteen kaluston varustelu Digirata-hankkeen mukaisesti ja valmistaudutaan kaluston investointikustannuksiin. Valtio rahoittaa kalustovarustelun. Hyödynnetään mahdollista EU:n investointitukea rautatiekaluston varustelun kustannuksiin.
- Rakennetaan pistoraide pääradalta Hiekkaharju-Koivukylä-väliltä Hosantielle perustettavalle ratasepelin kuormauspaikalle.
- Lisätään eri toimijoiden yhteistyötä alueellisen junaliikenteen kehittämiseksi (mm. Päijät-Hämeen liitto, Uudenmaan liitto, kunnat, LVM, VR ja HSL).

Lähijunaliikenteen varikot

- Varmistetaan valtakunnallisen ja lähijunaliikenteen kehittäminen toteuttamalla kolme uutta lähijunaliikenteen varikkoa junaliikenteen tarpeisiin perustuen.
- **Uusimaa-kaavassa** raskaan raideliikenteen varikot on sijoitettu Helsingissä Ilmalaan, Rantaradalla Kirkkonummen ja Espoon rajalle (Mankki/Luoma) sekä Pääradalla Keravan Jäspilään.
- Uudet varikot toteutetaan Uusimaa -kaavan ratkaisun mukaisesti Pääradalle Keravan **Jäspilään**, Rantaradalle **Espoon ja Kirkkonummen rajan tuntumaan** sekä lähijunaliikenteen varikkoselvitykseen perustuen Kehäradalle **Petakseen**.
- Kunnat tekevät sitovat päätökset varikoiden sijainneista ja käynnistävät kaavoituksen viimeistään vuoden 2024 aikana, jotta uutta junakalustoa voidaan tarvittaessa hankkia niin, että uudet junat saapuvat vuonna 2030.
- Kunnat laativat varikoiden toteuttamisen edellyttävät kaavat.
- Junakalustoyhtiö toteuttaa varikot.
- Valtio osallistuu varikoiden suunnittelun ja rakentamisen kustannuksiin suuremmalla kuin 30 % osuudella, sillä varikot ovat edellytys valtion rataverkon kapasiteetin kasvattamiselle.

Seudullinen pikaraitioteiden verkosto kehittyä

Seudullisen pikaraitioteiden verkoston kehittyminen mahdollistaa laajasti kaupunkialueiden kehittämistä ja uutta maankäyttöä raideliikenteeseen tukeutuen. Pikaraitiotiet lisäävät joukkoliikenteen houkuttelevuutta, kestävien kulkutapojen käyttöä sekä vähentävät liikenteen hiilidioksidipäästöjä. Hankkeet edistävät seudun tasapainoista kehitystä, kun kaupunkikehittämistä tuodaan sosioekonomisesti heikommille alueille.

Pikaraitioteiden osalta on tärkeää varmistaa liikennöinnin nopeus (yli 25 km /h), jotta ko. yhteyksien ja joukkoliikenteen kilpailukykyisyys toteutuisi. Hankkeiden jatkosuunnittelussa on kiinnitettävä huomiota myös varikoiden sijoittamiseen ja rahoitukseen, kalustotarpeisiin sekä liikennöinnin kilpailukykyisyyteen. Suunnittelussa on huomioitava myös bussilinjastojen muutostarpeet sekä joukkoliikenteen kokonaistaloudellisuus. Vaikutukset muuhun liikennejärjestelmään ja erityisesti bussiyhteyksien kehittämiseen, kuten vaihtopysäkkien suunnittelu ja toteutus on huomioitava myös.

MAL 2023 -suunnitelman pohjalta pikaraitioteiden kehittämistä jatketaan seudullisena verkostona. Vuoteen 2035 mennessä aloitetaan seuraavien hankkeiden rakentaminen:

- Vantaan ratikka ja vaihtopysäkit
- Pikaraitiotieyhteys Hakaniemi–Länsisatama
- Viikin–Malmin pikaraitiotie
- Jokeri 0 -yhteys

Seuraavien pikaraitiotiehankeiden suunnittelua edistetään ja niiden toteutukseen valmistaudutaan ennen vuotta 2040:

- Tuusulanväylän pikaraitiotie
- Pikaraitiotie Matinkylä–Suurpelto–Kera–Leppävaara

Metron turvallisuutta ja luotettavuutta kehitetään

Metron kulunvalvontajärjestelmä on elinkaarensa lopussa ja sen luotettava käyttöikä lähenee loppuaan. MAL 2023 -suunnitelman investointiohjelmassa on linjattu metron kulunvalvontajärjestelmän uusiminen käynnistettäväksi kaudella 2024–2027. Kulunvalvonnan uusiminen on pitkä projekti ja sitä tulee edistää hyvissä ajoin. Junakulunvalvontajärjestelmä on osa metron junaturvallisuuden varmistamista. Järjestelmäuusinta mahdollistaa tiheämmät vuorovälit junille ja näin ollen matkustajakapasiteetin lisäämisen tarvittaessa lisäjunien avulla. Aiempi arvio on ollut, että metron kapasiteetti loppuu tällä vuosikymmenellä, mutta korona on jonkin verran vähentänyt kiireellisyyttä. Nykyisellä kapasiteetilla ruuhkaisuus metrossa tulee kuitenkin lisääntymään, vaikka ruuhka-ajan kysyntä vähenisikin. Hanke on koko pääkaupunkiseutua hyödyttävä hanke ja liittyy joukkoliikennejärjestelmän kokonaistoimivuuteen. Metron kapasiteettia ei voi korvata nopeasti muilla liikennevälineillä, mikäli metro ei toimi luotettavasti.

Pikaraitiotiet ja metro

- Pikaraitioiteita kehitetään verkostomaisesti MAL 2023-investointiohjelman pohjalta.
- Toteutetaan metron kulunvalvontajärjestelmän uudistaminen sekä met-roasemien peruskorjauksia.
- Pikaraitioteiden ja metron valtionavustuksissa on huomioitava myös varikoiden kustannukset.

Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen tukee liikennejärjestelmän sujuvuutta

Kävely on perusliikkumismuoto, jota kaikki liikkujat käyttävät vähintään matkan alussa ja lopussa. Pyöräily on monin paikoin nopein kulkumuoto kaupunkiseuduilla aina seitsemään kilometriin asti. Laadukas pyöräinfra tukee ympäristöystävällistä kaupunkijakeluliikennettä sekä kävelyn edellytyksiä, kun jalankulkijat ja pyöräilijät eivät kulje yhdistetyillä väylillä. Moottoriajoneuvoliikenne sujuvoituu, kun mahdollisimman moni siirtyy käyttämään autoliikennettä tilatehokkaampia kulkumuotoja.

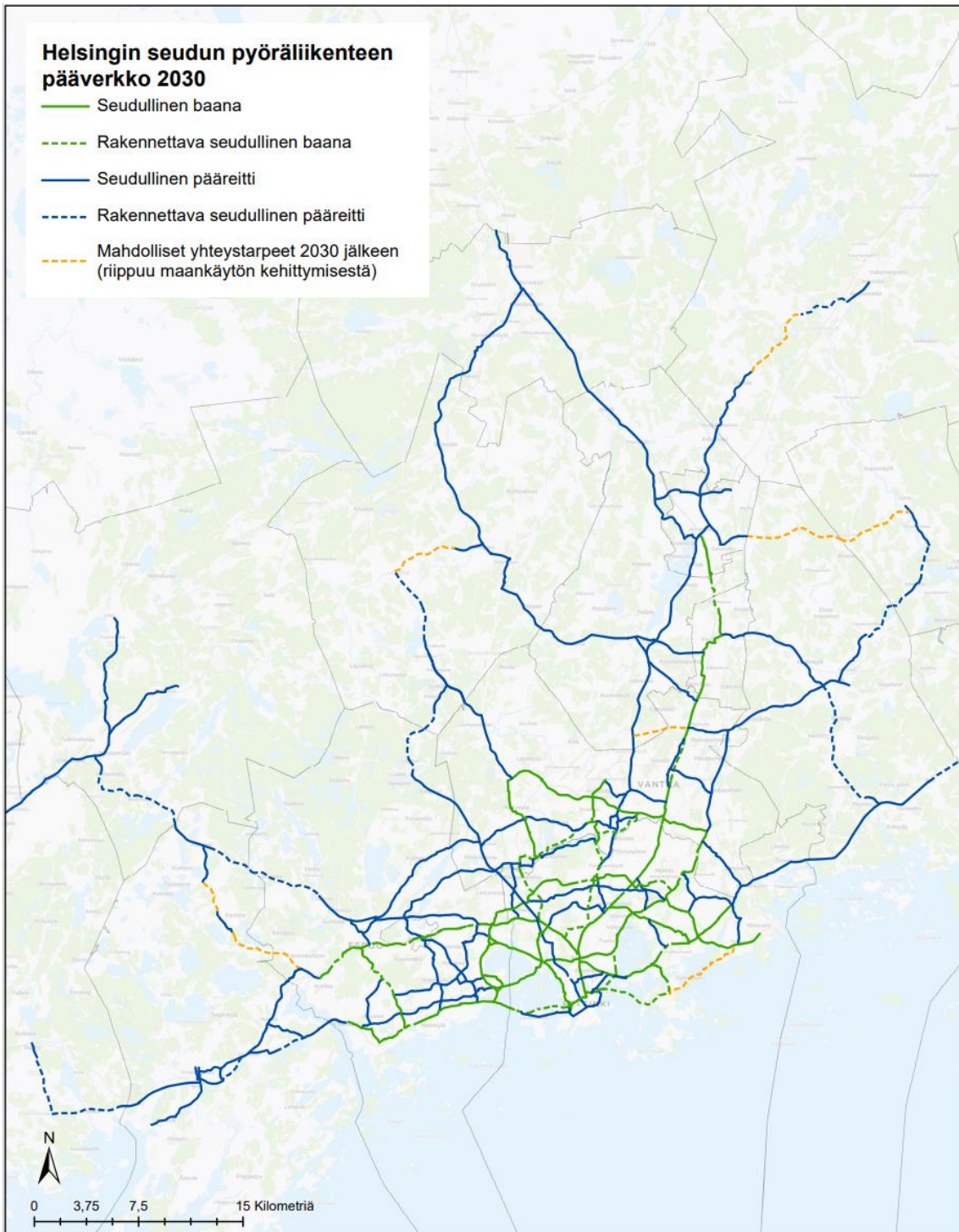
Kävelyn painoarvoa osana liikennejärjestelmää on tärkeää nostaa, minkä toteuttamiseksi Helsingin seudulla laaditaan kävelyn edistämishjelma. Edistämishjelma tähtää kävelyn lisäämiseen sekä sen parempaan huomioimiseen liikenteen ja liikennejärjestelmän suunnittelussa niin itsenäisenä kulkumuotona kuin keskeimpänä joukkoliikenteen liityntämuotona. Edistämishjelman linjaukset ovat:

1. valtio ja kunnat tukevat liikennejärjestelmän toimivuutta ja tasa-arvoa sektorirajat ylittäen panostamalla kävely-ympäristöön
2. hyvät kävely-yhteydet joukkoliikenteeseen mahdollistavat saumattoman ja helpon liikkumisen
3. liikkumisympäristö on miellyttävää ja tasa-arvoista sekä edistää terveyttä
4. kävelyn turvallisuus on keskeisimmillä alueilla priorisoitu korkealle
5. kävelyn hyvät vaikutukset tunnetaan laajasti ja niitä mitataan.

Linjauksia edistävät konkreettiset toimenpiteet valmistellaan edistämishjelmassa. Kävelyn edistäminen huomioidaan osana maankäytön ja liikenteen kehittämistä ensisijaisilla vyöhykkeillä sekä mm. joukkoliikenteen liityntäliikenteen näkökulmasta (esim. kävelyreitit asemille). Edistämishjelman laadinnan lisäksi kävelyolosuhteita parannetaan erityisesti seudun keskuksissa.

MAL 2023 -suunnitelmakaudella toteutetaan seudullisen pyöräliikenteen pääverkon puuttuvat osat sekä varmistetaan verkon hyvä laatutaso ja talvikunnossapito vuoteen 2031 mennessä (kuva 9). Toimenpideohjelman yhteenlaskettu

kustannusarvio on noin 420 miljoonaa euroa vuoteen 2031 mennessä, josta 220 miljoonaa kohdistuu vuosina 2024–2027 toteutettavaan ensimmäiseen hankekorin toimenpiteisiin. Pääverkon toteutuminen edellyttää, että kunnat ja valtio lisäävät rahoitustaan pyöräilyn pääverkon edistämiseksi. Pyöräilyn seudullisen pääverkon lisäksi kunnat ja valtio parantavat pyöräliikenteen edellytyksiä yhteistyössä myös pääverkon ulkopuolisilla väylillä ja alueilla.



Kuva 9. Helsingin seudun pyöräliikenteen pääverkko vuoteen 2031.

Liikkumisen ohjaus on osa kestävän liikkumisen keinovalikoimaa

Liikkumisen ohjauksella pyritään edistämään kestävien kulkutapojen käyttöä. Toimenpiteitä ovat esimerkiksi työpaikkojen ja koulujen liikkumissuunnitelmat sekä erilaiset kestävän liikkumisen tiedotus- ja markkinointikampanjat. Seudun toimijat toteuttavat liikkumisen ohjauksen hankkeita ja edistävät kestävästä liikkumisesta.

Kävely

- Laaditaan kävelyn seudullinen edistämishjelma ja toteutetaan sitä.
- Kunnat ja valtio lisäävät toimillaan kävelyä merkittävästi. Kunnat ja valtio panostavat nykyistä enemmän laadukkaiden kävelyn yhteyksien kehittämiseen erityisesti seudun keskuksissa.

Pyöräily

- Kunnat ja valtio toteuttavat seudullisen pyöräilyn pääverkon puuttuvat osat sekä varmistavat hyvän laadun ja talvikunnossapidon vuoteen 2031 mennessä. Kunnat ja valtio lisäävät merkittävästi rahoitukseen pyöräilyn pääverkon toteutukseen. Pyöräilyn pääverkon toteutus edellyttää 220 miljoonan euron rahoitusta vuosille 2024–2027. Rahoitustarpeesta 30 milj. euroa kohdistuu valtion verkolle.
- Kunnat ja valtio lisäävät toimillaan pyöräilyä merkittävästi. Kunnat ja valtio panostavat nykyistä enemmän laadukkaiden pyöräilyn yhteyksien kehittämiseen erityisesti seudun keskuksissa.

Liikkumisen ohjaus

- Kunnat ja valtio edistävät kestävien kulkutapojen käyttöä liikkumisen ohjauksen keinoin. Seudun toimijat toteuttavat kestävästä liikkumisen hankkeita sekä parantavat kestävästä liikkumisen neuvontaa mm. uusille asukkaille.
- Yksityiset ja julkiset toimijat toteuttavat liikkumissuunnitelmia suurimmilla työpaikoilla (erityisesti työpaikoilla, joissa on vähintään 200 työntekijää). Yrityksiä kannustetaan lisäämään joukkoliikenteen työsuhde-matkalippujen ja työsuhdepyörien tarjontaa työntekijöilleen.

5.1.4. Vähennämme liikenteen ja asumisen CO₂ -päästöjä

Liikenteen päästöt vähennetään monipuolisella keinovalikoimalla

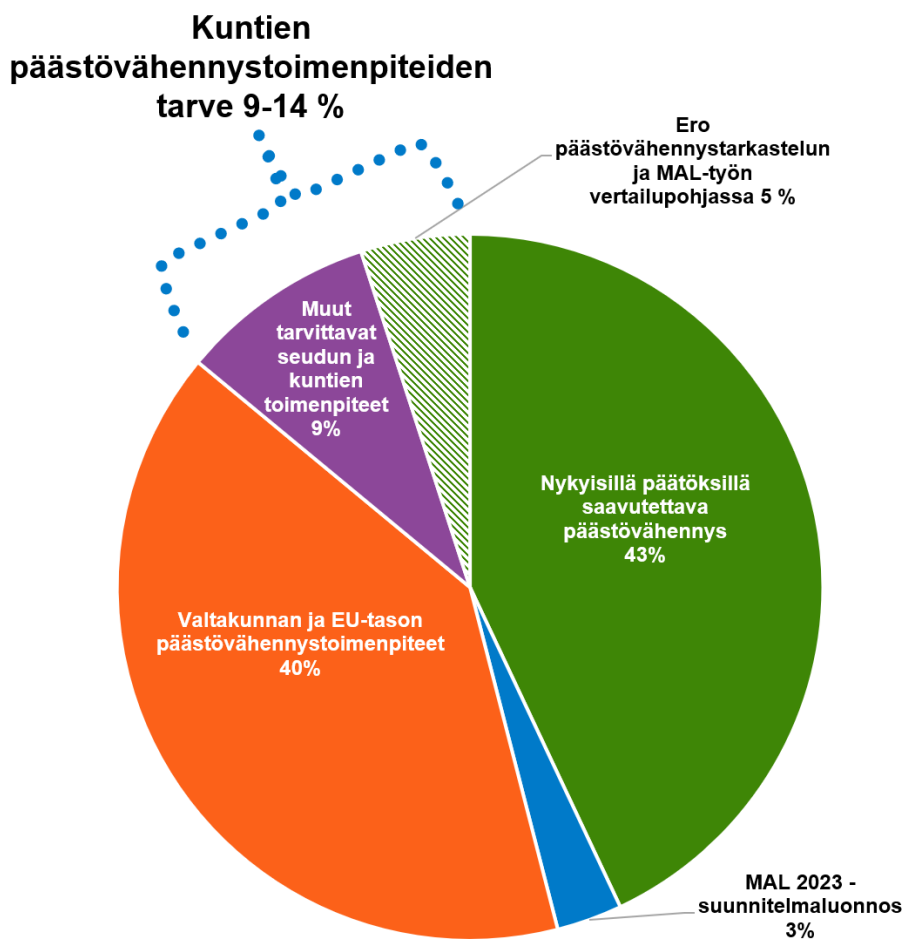
Liikenteen päästövähennystavoitteet ovat haasteelliset ja niiden toteuttamiseksi tarvitaan laaja ja monipuolinen keinovalikoima. On tärkeää edistää laajasti ajoneuvokannan uudistumista, mutta myös pyrkiä lisäämään kestävien kulkutapojen osuutta ja vähentämään henkilöautoliikenteen suoritetta.

Liikenteen päästövähennysten osalta MAL 2023 -suunnitelmassa on tarkasteltu EU- ja valtakunnallisen tason toimenpiteitä, seututason toimenpiteitä, kuntien omat toimenpiteitä sekä yritysten toimenpiteitä, joissa korostuvat erityisesti logistiikan päästövähennystoimet.

Tieliikenteen päästövähennysvähennyspotentiaalia Helsingin seudulla tutkittiin fossiilittoman liikenteen tiekartan toimenpiteiden pohjalta talven 2022–2023 aikana. Työssä on haettu maksimaalinen ajoneuvokannan uudistumisnopeus, johon tiedossa olevilla toimenpiteillä päästään. Helsingin seudun tieliikenteen päästövähennystarkastelun perusteella voidaan arvioida, että osa Helsingin seudun CO₂-päästövähennystavoitteesta voidaan saavuttaa EU- ja valtakunnan tason toimenpitein mm. ajoneuvokannan uudistumisen ja fossiilisten polttoaineiden korvaamisen myötä. Kokonaisuudessaan eri toimenpiteiden mahdollistama päästövähennyspotentiaali on 82 % vuoden 2005 tasosta. On kuitenkin epävarmaa, toteutuvatko esitetyt toimenpiteet sellaisenaan esitetyssä aikataulussa tai laajuudessa.

Uusien ajoneuvojen hiilidioksidipäästöarvot ovat kiristymässä vuonna 2030 henkilöautojen osalta -55 %:n ja pakettiautojen osalta -50 %:n. Polttomoottori-käyttöisten henkilö- ja pakettiautojen sekä ladattavien hybridien ja kaasuajoneuvojen valmistaminen loppuu käytännössä vuonna 2035. Nollapäästöisten ajoneuvojen eli täyssähkö- ja vetyajoneuvojen osuus ajoneuvokannasta kasvaa raja-arvojen kiristyessä. Lisäksi komissio on antanut ehdotuksensa hiilidioksidirajojen kiristämisestä uusille raskaille ajoneuvoille. Ehdotuksen mukaan vuonna 2030 uusien EU:ssa ensirekisteröitävien raskaiden ajoneuvojen päästöjen pitäisi olla keskimäärin 45 % pienemmät. Lisäksi komissio on ehdottanut uusia tavoitteita pidemmälle tulevaisuuteen, niin että päästöt vähenisivät 65 % vuoteen 2035 ja 90 % vuoteen 2040 mennessä.

Vaikka kaikki fossiilittoman liikenteen tiekartan ja MAL 2023 -suunnitelman toimenpiteet toteutuisivat sellaisenaan vuoteen 2040 mennessä, Helsingin seutu jäisi päästövähennystavoitteestaan ilman lisätoimenpiteitä. Kuntien lisäpäästövähennystarve on noin 9-14 % vuoden 2005 tasosta (2,1 milj. tonnia) (kuva 10). MAL-suunnitelman sisältämät toimenpiteet ovat riittämättömiä hiilineutraaliustavoitteen saavuttamiseksi, mikä tarkoittaa, että tulevaisuudessa kuntien ja seudun tulisi löytää myös paikallisia ja alueellisia päästövähennystoimenpiteitä. Näitä lisätoimenpiteitä toteutetaan kuntien omien suunnitelmien pohjalta, joita tullaan tekemään osana ilmastolain mukaisia ilmastosuunnitelmia.



Kuva 10. Liikenteen CO₂ -päästövähennyspotentiaali ja kuntien tarvittavat lisätoimenpiteet Helsingin seudulla.

Ajoneuvokannan uudistumista ja vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran kehittymistä edistetään

AFIR-sääntely eli vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfrastruktuuria koskeva sääntely tulee edellyttämään jakeluinfrastruktuurin kehittämistä Helsingin seudun kaupunkisilmukohdassa. Vuoden 2025 loppuun mennessä TEN-T -ydinverkolla tulisi olla 60 km välein henkilöautojen latauspooli ja vuoteen 2030 mennessä myös raskaalle liikenteelle. Vuonna 2030 Helsingin seudun kaupunkisilmukohdassa tulisi olla myös vedyn tankkausasema. Lisäksi kaupunkisilmukohdissa raskaille hyötyajoneuvoille tulisi olla latauspisteet, joiden yhteenlaskettu antoteho on vähintään 600 kW. Lisäksi AFIR -asetus tulee sisältämään pidemmän aikavälin vaatimuksia.

Vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkon kehittymistä edistetään niin, että se tukee ajoneuvokannan uudistumista. Helsingin seudun vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran kehittäminen edellyttää tarkempaa selvittämistä eri toimijoiden yhteistyönä. Tarkempaa tarkastelua vaativat erityisesti raskaan liikenteen sähköistäminen ja muut käyttövoimat. Osana selvitystä arvioidaan raskaan liikenteen julkisten latauspisteiden ja kadunvarsilautauksen mahdollisuudet. Helsingin seudulle laaditaan vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkon kuntakohteiset tavoitteet sekä edistetään jakeluverkon toteutusta mm. EU-rahoitusta hyödyntäen.

Ympäristövyöhykkeillä tarkoitetaan alueita, joilla tieliikenteen päästöjä hillitään rajoittamalla eniten saastuttavien ajoneuvojen kulkua. Seudullisesti määritetyillä ympäristövyöhykkeillä voidaan tukea ja tehostaa autokannan uusiutumista. Ympäristövyöhykkeiden käyttöönoton vaiheistus voisi koskea niin vyöhykkeitä kuin ajoneuvotyyppisiä. Ajoneuvotyyppittäinen vaiheistus voisi alkaa raskaasta liikenteestä ja laajentua henkilöautoihin. Helsingin seudulla selvitetään ympäristövyöhykkeiden käyttöönoton mahdollisuutta, laajuutta ja vaiheistusta sekä vyöhykkeiden potentiaalia päästövähennysten edistämiseksi.

Pysäköintipolitiikalla vaikutetaan kulkutavan valintaan

Pysäköinti on olennainen osa liikennejärjestelmää, sillä pysäköintivaihtoehdot ja -ratkaisut määrittävät monesti valittavaa kulkutapaa. Jotta pysäköinnillä olisi vaikuttavuutta kulkutavan valintaan, on kuntien soveltuvilta osin tarpeen tiukentaa pysäköintipolitiikkaansa korottamalla maksullisen pysäköinnin hintoja, laajentamalla maksullisia pysäköinnin vyöhykkeitä, vähentämällä pysäköinnin kapasiteettia joukkoliikenteen parhaan palvelutason alueilla sekä asettamalla pysäköinnin aikarajoituksia. Pysäköinnin hinnoittelun muutoksia toteutetaan erityisesti

hyvän joukkoliikenteen palvelutason alueilla, kuten seudun tiiviin maankäytön alueilla ja asemanseuduilla. Pysäköinnin hinnan tulisi olla sitä korkeampi, mitä paremmin alue on saavutettavissa kestävin kulkutavoin.

Vähennämme joukko- ja tavaraliikenteen CO2-päästöjä

Keskeisimpänä joukkoliikenteen päästövähennystoimenpiteenä on bussiliikenteen sähköistäminen. Joukkoliikenteen päästövähennysten saavuttamiseksi ja sähköbussien lisääntymisen myötä on varmistettava, että seudulta löytyy riittäviä alueita sähköbussien varikoille.

Kuorma-autokuljetukset muodostavat liikenteen hiilidioksidipäästöistä noin kolmanneksen. Suurimmat päästövähennykset saadaan aikaan vaihtoehtoisten käyttövoimien ja polttoaineiden käyttöä lisäämällä. Raskaan liikenteen osalta on edistettävä ajoneuvokannan uudistumista, vaihtoehtoisten käyttövoimien käyttöä sekä varmistettava tarkoituksenmukaisen mukainen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfratruktuurin kehittyminen. Jakeluinfratruktuurin kehittyminen tulee kytkeä yhteen raskaan liikenteen taukopaikkojen kehittämisen kanssa.

Ympäristövaikutusten painottaminen julkisyhteisöjen hankinnoissa ja kilpailutuksissa on tärkeä toimenpide. Lisäksi päästöjä vähennetään kaupunkijakelun informaatiojärjestelmiä kehittämällä, citylogistiikalla, ympäristövyöhykkeillä sekä varmistamalla liikenne-etuudet hyötyajoneuvoille. Raskaan liikenteen taukopaikoilla ja niiden informaatiojärjestelmillä on myös merkitystä päästövähennysten kannalta turhan ajon ja paikan etsimisen vähentyessä.

Tieliikenteen hinnoitteluun valmistautuminen

Helsingin seudulla valmistaudutaan tieliikenteen hinnoittelussa tapahtuviin muutoksiin ja osallistutaan muutosten valmisteluun. Liikenteen verotuksessa tehtävät muutokset, EU-tason tieliikenteen päästökauppa ja ruuhkamaksulainsäädännön valmistelu ovat prosesseja, joissa Helsingin seudun toimijoiden tulee olla mukana ja varmistaa, että muutokset palvelevat Helsingin seudun liikennejärjestelmää tarkoituksenmukaisella tavalla. Loppuvuodesta 2022 on päästy sopuun tieliikenteen päästökaupasta, mikä tarkoittaa tieliikenteen uutta hinnoittelukeinoa vuodesta 2027 lähtien. Oheiset EU-sääntelyn muutokset vauhdittavat ajoneuvokannan uudistusta merkittävästi ja nopeuttavat osaltaan päästövähennysten saavuttamista.

Pysäköintipolitiikka

Kunnat korottavat vaiheittain ja vyöhykkeittäin maksullisen pysäköinnin hintoja, laajentavat maksullisia pysäköinnin vyöhykkeitä, vähentävät pysäköinnin kapasiteettia joukkoliikenteen parhaan palvelutason alueilla sekä asettavat pysäköinnin aikarajoituksia. Pysäköinnin hinnoittelun muutoksia toteutetaan erityisesti hyvän joukkoliikenteen palvelutason alueilla, kuten seudun tiiviin maankäytön alueilla ja asemanseuduilla. Pysäköinnin hinnoittelussa huomioidaan liityntäpysäköinnin kilpailukykyisyys. Hinta määräytyy sijainnin mukaan ja on sitä korkeampi, mitä paremmin alue on saavutettavissa kestävin kulkutavoin. Kunnat suunnittelevat pysäköintiä kuntakohtaisten olosuhteiden mukaisesti.

Liikenteen päästövähennyskeinoja

Seudun kunnat laativat selkeät suunnitelmat niistä keinoista, joilla kukin pääsee hiilidioksidipäästövähennyksiä koskevaan tavoitteeseensa. Valtio varmistaa omilla toimenpiteillään, että tavoitteet on mahdollista saavuttaa. Suunnitelmien tulee olla yhteneviä ilmastolain mukaisten ilmastosuunnitelmien kanssa ja kuntien suunnitelmien laadinnassa pyritään yhtenäisiin tavoitteisiin ja keinoihin. Ilmastosuunnitelmien seuranta tehdään seudullisesti.

Vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkko

Edistetään liikenteen sähköistymistä ja vaihtoehtoisten käyttövoimien käyttöä varmistamalla jakeluverkon riittävä laajuus ja teho. Erityistä huomiota kiinnitetään raskaan liikenteen vaihtoehtoihin käyttövoimiin ja sen jakeluinfrastruktuurin kehittämiseen. Selvitetään Helsingin seudun vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkon laajuus ja arvioidaan tarvittavat toimenpiteet tarpeeseen vastaavan jakeluverkon kehittämiseksi. Määritetään kuntakohtaiset tavoitteet latausverkon laajuudelle. Toteutetaan raskaan liikenteen julkisia latauspisteitä yhteistyössä kuntien, valtion ja yritysten kesken.

Huomioidaan sähkön, vedyn ja metaanin jakeluasemien rakentamisen tarve maankäytön suunnittelussa ja varataan tarvittavat alueet kaavoituksessa. Varataan seudulta vähintään yksi alue raskaan kaluston sähkön latausaseman ja yksi alue vedyn tankkausaseman tarpeisiin.

Kehitetään kadunvarsilatausta siellä, missä kotilatauksen järjestäminen ei ole mahdollista ja määränpäälatausta kaupungin hallinnassa olevilla pysäköintipaikoilla, kuten liikuntapaikkojen ja liityntäpysäköintien yhteydessä.

Ympäristövyöhykkeet

Selvitetään seudullisten ympäristövyöhykkeitä ja niiden vaiheittaista käyttöönottoa ajoneuvokannan uusiutumisen nopeuttamiseksi huomioiden sosiaalinen tasapuolisuus ja elinkeinoelämän tarpeet. Ympäristövyöhykkeillä tarkoitetaan alueita, joilla tieliikenteen päästöjä hillitään rajoittamalla eniten saastuttavien ajoneuvojen kulkua.

Logistiikan päästövähennykset

Yritykset lisäävät sähkö- ja kaasukäyttöistä kalustoa valtion hankintatukia hyödyntäen. Helsingin seudun toimijat painottavat ympäristövaikutuksia kuljetusten ja palvelujen hankinnoissa ja kilpailutuksissa. Kunnat ja kaupungit laativat ja toteuttavat citylogistiikan toimenpideohjelmia.

Joukkoliikenteen päästövähennykset

Vähennetään HSL-liikenteen CO₂-päästöjä vuoteen 2025 mennessä 90 % vuoteen 2010 verrattuna. HSL-liikenne on päästötöntä vuoteen 2035 mennessä. Päästövähennykset toteutetaan pääosin liikennettä sähköistämällä. Lisäksi tulee lisätä biodieselin käytön osuutta. Varmistetaan riittävät alueet uusien sähköbussien varikoille sähköverkon sijainti ja kapasiteetti huomioiden.

Pysäköintipolitiikka

Kunnat korottavat vaiheittain ja vyöhykkeittäin maksullisen pysäköinnin hintoja, laajentavat maksullisia pysäköinnin vyöhykkeitä, vähentävät pysäköinnin kapasiteettia joukkoliikenteen parhaan palvelutason alueilla sekä asettavat pysäköinnin aikarajoituksia. Pysäköinnin hinnoittelun muutoksia toteutetaan erityisesti hyvän joukkoliikenteen palvelutason alueilla, kuten seudun tiiviin maankäytön alueilla ja asemanseuduilla. Pysäköinnin hinnoittelussa huomioidaan liityntäpysäköinnin kilpailukykyisyys. Kunnat suunnittelevat pysäköintiä kuntakohtaisten olosuhteiden mukaisesti. Pysäköinnin hinta määräytyy sijainnin mukaan ja on sitä korkeampi, mitä paremmin alue on saavutettavissa kestävin kulkutavoin.

Kunnat vähentävät autonomistusta kaavoituksen pysäköintiratkaisuilla. Näitä ovat mm. pysäköintinormit, keskitetty pysäköinti ja vuoropysäköinti. Pysäköintinormeissa huomioidaan yhteiskäyttöautot.

Työpaikat lisäävät pysäköinnin hinnoittelua. Työpaikkojen pysäköinnin hinnoittelu määräytyy sijainnin mukaan ja on sitä korkeampi, mitä paremmin alue on saavutettavissa kestävin kulkutavoin.

Seurataan tieliikenteen hinnoittelun valmistelua

Vaikutetaan EU-tason päästökaupan käyttöönottoon ja arvioidaan sen vaikutuksia Helsingin seudun liikennejärjestelmään. Seurataan ruuhkamaksulainsäädännön kehittymistä ja vaikutetaan lainsäädännön valmisteluun. Mahdollisessa lainsäädännössä ehdottomana edellytyksenä tulee olla, että ruuhkamaksutulot kohdistetaan vain ko. seudun liikennejärjestelmän kehittämiseen, niiden käytöstä päättävät seudun kunnat eikä niiden käyttöönotto vähennä valtion seudulle osoittamaa muuta liikenteen rahoitusta.

Asumisen ja rakentamisen päästöjen vähentämisellä suuri merkitys hiili-neutraaliustavoitteiden saavuttamisessa

MAL 2023 -suunnitelmassa asumisen ja rakentamisen päästöjen vähentäminen on nostettu keskeiseksi tavoitteeksi liikenteen päästöjen vähentämisen rinnalle. Seudulla vähennetään asuntotuotannon ja nykyisen asuntokannan ilmastopäästöjä. Energiatarpeen vähentäminen edellyttää korjausrakentamisen tehostamista, entistä energiatehokkaampaa uudistuotantoa ja uusiutuvan energian hyödyntämistä. Uusiutuvaa energiaa rakennetaan seudulla yli uudistuotannon tarpeen. Uusiutuvan energian tuotantoa edistetään kaavoituksella. Korjausrakentamista tehostetaan valtion tuilla ja neuvonnan lisäämisellä.

Vähäpäästöistä uudistuotantoa edistetään kaavoituksen ja maapolitiikan keinoin. Kerrostalotuotannossa edistetään puurakentamista ja muuta vähähiilistä uudistuotantoa. Kestävillä materiaalivalinnoilla vähennetään rakentamisen hiilijalanjälkeä, maksimoidaan rakentamisen hiilensidontapotentiaali ja pidennetään asuntojen elinkaarta sekä edistetään elinympäristön viihtyisyyttä ja esteettisyyttä.

Asumisen CO₂-päästövähennykset

- Lisätään energiatehokkuustoimien vaikuttavuutta niin, että seudun kasvusta huolimatta asumisen lämmitysenergian kulutus ei lisääny vaan jopa laskee vuosittain.
- Rakennetaan uusiutuvaa energiantuotantoa uudistuotannon energiatarpeen ylittäen.
- Rakennetaan vähähiilistä uudisasuntotuotantoa ja edistetään vähähiilisten materiaalien ja puun käyttöä rakentamisessa.
- Kunnat edistävät energiasaneerauksia ja muita energiansäästötoimia sekä lämmitysmuotojen muutoksia neuvonnalla, alueellisilla kehityshankkeilla ja kuntien oman kiinteistökannan esimerkeillä.
- Kunnat huomioivat hajautetun uusiutuvan energiantuotannon maankäytölliset tarpeet kaavoituksessa.
- Kunnat edistävät vähähiilistä uudistuotantoa kaavoituksen ja tontinluovutuksen keinoin.
- Valtio lisää energia-avustusten määrää ja kohdistaa avustuksia erityisesti Helsingin seudulle sekä lisää energia-avustusten pitkäjänteisyyttä ja kytkee energia-avustukset lähiöiden kehittämiseen.

5.2. Helsingin seutu tarjoaa laadukkaan ja monipuolisen elinympäristön

5.2.1. Huolehdimme asuinalueiden ja asuntotarjonnan monipuolisuudesta ja laadusta

Asuntotuotannon monipuolisuus ja viihtyisät elinympäristöt ovat keskeisiä tekijöitä Helsingin seudun asukkaiden hyvinvoinnin sekä seudun veto- ja pitovoiman kannalta. Monipuoliset asumisen vaihtoehdot luovat asukkaille mahdollisuuden löytää eri elämänvaiheissa ja elämäntilanteissa tarpeisiinsa sekä varallisuuteensa sopivia asumisratkaisuja seudulta. Kunnat varmistavat laadukkaan ja monipuolisen asuntotuotannon ohjaamalla tarvittaessa huoneisto-, talotyyppi-, hallinta- ja rahoitusjakaumaa. Huoneistojakaumaa ohjaamalla voidaan varmistaa eri kokoisten asuntojen saatavuus ja ehkäistä yksipuolista asuntotuotantoa. Ohjauksella parannetaan myös asumisen laatua ja monipuolisuutta sekä pidennetään asuntojen elinkaarta. Eri talotyyppien tuotantoa edistämällä varmistetaan asukkaiden erilaisia tarpeita, varallisuutta ja mieltymyksiä vastaava asuntotuotanto. Monipuoliset asumisen vaihtoehdot luovat asukkaille myös mahdollisuuksia edetä asumispolulla Helsingin seudulla. Kunnat edistävät talotyyppien monipuolisuutta kaavoituksen ja täydennysrakentamisen keinoin. Tiiviillä kaupunkialueella kunnat edellyttävät kerrostalovaltaista rakentamista, kun taas väljemmillä joukkoliikenteeseen kytkeytyvillä alueilla voidaan edistää pientaloasumista. Kunnat huolehtivat asuinalueiden tasapainoisesta kehityksestä ja ehkäisevät eriytymiskehitystä ohjaamalla rahoitus- ja hallintajakaumaa sekä muilla maa- ja asuntopoliittikan keinoilla. Asuinalueita kehitetään niiden omista vahvuuksista ja lähtökohdista käsin, niin että seudun erilaiset asuinalueet täydentävät toisiaan. Laadukas ja monipuolinen asuntotarjonta, omaleimaiset asuinalueet ja viihtyisät elinympäristöt edistävät asukkaiden hyvinvointia ja seudun pito- ja vetovoimaa.

Asumisen laatu ja monipuolisuus

- **Helsingin seudun kunnat huomioivat asuntopolitiikassaan asuntotarjonnan monipuolisuuden ja laadun.** Kunnat ohjaavat tarvittaessa huoneisto- ja talotyyppi-, hallinta- ja rahoitusjakaamaa asuntotuotannon monipuolisuuden, laadun ja asuinalueiden tasapainoisen kehityksen varmistamiseksi.
 - **Huolehditaan, että eri puolilla seutua on tarjolla asumisvaihtoehtoja eri huoneisto- ja talotyypeissä.** Huoneisto- ja talotyyppijakaamaa ohjaamalla edistetään asuntotuotannon monipuolisuutta. Tehokkainta kerrostalovaltaista rakentamista suositaan erityisesti seudun keskusten ja asemanseutujen täydentämisessä. Pientaloasumisen mahdollisuuksia edistetään seudulla monin tavoin, myös tehostamalla ja uudistamalla vanhoja pientaloalueita, sekä kehittämällä kyliä. Sekä uudet kerrostalo- että pientalovaltaiset asuinalueet toteutetaan ensisijaisesti olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen tukeutuen.
 - **Huolehditaan alueellisesti ja tarvittaessa korttelitasolla asuntojen monipuolisesta hallinta- ja rahoitusmuotojakaumasta.** Kunnat varmistavat MAL-tavoitteiden mukaiset valtion tuella rakennetun ARA-vuokra-asuntotuotannon osuudet alueillaan huolehtien samalla riittävästä omistus-asuntotuotannon määrästä suhteessa vuokra-asumiseen.
- Yhteistyötä tiivistetään sekä yksityisten toimijoiden että valtion toimijoiden kanssa (ympäristöministeriö, Asumisen rahoitus ja kehittämiskeskus ARA) monipuolisen asuntotuotannon tukemiseksi ja ennakoinnin vuoropuhelun edistämiseksi.

5.2.2. Toteutamme valtion tukemaa ARA-asuntotuotantoa ja edistämme asumisen välimuodon mallien kehittämistä

Helsingin seudulla asumisen hinta on merkittävästi muuta Suomea korkeampi. Kohtuullisen hintaisen asumisen haasteeseen vastataan ensisijaisesti varmistamalla riittävä asuntotuotanto. Seudulla turvataan vuokra-asumisen ja omistus-asumisen tasapainoinen suhde ja valtion tukeman ARA-vuokra-asuntotuotannon osuuksien toteutuminen. Elinkeinoelämän ja esimerkiksi palvelualojen toimivuuden ja työvoiman saatavuuden kannalta on tärkeää, että seudulta löytyy myös kohtuullisen hintaista asumista pieni- ja keskituloisille. Lisäksi valtio ja kunnat edistävät yhdessä muiden toimijoiden kanssa vuokra- ja omistus-asumisen väliin sijoittuvien ns. asumisen välimuodon mallien tuotantoa, mikä myös lisää asukkaille mahdollisuuksia edetä asumispoluilla. ARA-uudistuotannon lisäksi tulee turvata asumiskustannusten kohtuullisuus olemassa olevassa ARA-

asuntokannassa. Erilaiset valtion peruskorjaus- ja energia-avustukset ovat tärkeitä asuntokannan kehittämisessä ja asuinkustannusten alentamisessa.

ARA-asuntotuotanto ja asumisen välimuodon mallit

- ARA-asuntotuotantoa valmistuu pääkaupunkiseudun kunnissa 30 % (3 790 asuntoa) ja KUUMA-kunnissa 20 % (1 160 asuntoa) vuosittaisesta asuntotuotantotavoitteesta (16 500 asuntoa), jonka kunnat mahdollistavat kaavoituksella, tontinluovutuksella ja maankäyttösopimuksilla.
- Asuntokannan monipuolisuuden ja asuntomarkkinoiden toimivuuden varmistamiseksi kehitetään vuokra- ja omistusasumisen väliin sijoituvia ns. välimuodon malleja yhdessä asumisen toimijoiden ja valtion kanssa.
- Valtio varmistaa kohtuuhintaisen valtion tukeman vuokra-asuntotuotannon edellytykset korkotukilainsäädännön ajantasaisuudella ja kannustavuudella, riittävän rahoituksen asuntotuotantoon sekä avustukset asuinalueiden kehittämiseen. Rahoitus ja avustukset kohdistetaan maankäytön ensisijaisille vyöhykkeille.
- Valtio osoittaa omistamaansa maata asuntotuotantoon myymällä, vaihtamalla ja tarvittaessa maankäyttösopimuksia hyödyntäen. Valtion tarpeista vapautuvat asuntorakentamiseen soveltuvat alueet luovutetaan kohtuuhintaisesti ensisijaisesti kunnille tai toissijaisesti muulle alueen lopulliselle asuntotuotannon tarjoajalle.
- Valtio-omisteinen A-Kruunu rakennuttaa omistukseensa pitkän korkotuen ARA-vuokra-asuntoja.
- Valtio osoittaa riittävät korjaus- ja energia-avustukset Helsingin seudulle ja varmistaa olemassa olevan ARA-kannan asumiskustannusten kohtuullisuuden nousseessa kustannustilanteessa.
- Valtio jatkaa ARA:n tukea kuntien järjestämään asumisneuvontaan.
- Valtio sitoutuu rakentamisen ja maankäytön norminpurun edistämiseen. Mm. edistämään korjausrakentamisen ja käyttötarkoitusten muutosten sääntelyn keventämistä rakennusten elinkaarihiilijalanjäljen vähentämiseksi.

5.2.3. Korjaamme alueellista eriytymiskehitystä kaupunkiuudistuksen keinoin

Alueellista eriytymiskehitystä ennaltaehkäistään huolehtimalla asuinalueiden ja asuntotuotannon monipuolisuudesta ja korjataan kaupunkiuudistuksen keinoin (kuva 11). Kaupunkiuudistukseen liittyvin kohdennetuin erityistoimenpitein on mahdollista sekä monipuolistaa ja parantaa asuntokantaa että kohentaa asuin ympäristön ja julkisen kaupunkitilan laatua. Alueellisen eriytymisen hillitseminen edellyttää merkittävää valtion rahoitusta ja nykyistä vahvempaa kaupunkipoliittista linjausta sekä paikallista poikkihallinnollista kehittämistä ja seudullista tie-donvaihtoa. Kaupunkiuudistukseen kohdennetut toimet ja taloudelliset investoinnit vähentävät pitkällä aikavälillä muun muassa syrjäytymisriskiä ja kaventavat alueellisia hyvinvointi- ja terveyseroja. Panostukset segregaaation hillintään ja ennaltaehkäisyyn tuovat täten säästöjä muun muassa valtion sosiaali- ja terveysmenoihin. Eriytymiskehityksen korjaamiseksi seudulla on tunnistettu vanhoja asuinalueita, joiden asuntokanta on keskimääräistä yksipuolisempaa ja jotka jäävät sosio-ekonomisesti seudun keskiarvosta.

Vuokravaltaisille alueille lisätään omistus- ja asumisoikeusasumisen vaihtoehtoja ja toteutetaan niitä mahdollisuuksien mukaan myös pientaloihin. Kerrostalotuotannossa panostetaan asuttavuuteen, laatuun ja hyvään kaupunkikuvaan. MAL-sopimusmenettelyn kehittämisessä tulee huomioida kaupunkiuudistusalueilla sijaitsevien asunto-osakeyhtiöiden tarve nykyisiä avustusmuotoja laajemmalle perusparantamisen avustamiselle, jonka puitteissa asunto-osakeyhtiöt voisivat saada valtion tukea tai kohdennettuja avustuksia myös julkisivu- ja LVIS-korjauksiin sekä piharemontteihin.

MAL 2023 KAUPUNKIUUDISTUSALUEET



Kuva 11. Helsingin seudun kaupunki uudistusalueet.

Kaupunki uudistusalueiden kehittäminen

- Vahvistetaan kaupunki uudistuksen vaikuttavuutta ja käynnistetään mm. seudullinen kaupunki uudistusverkosto tiedon ja hyvien käytäntöjen jakamiseksi.
- Valtio tulee käynnistää yhdessä kuntien kanssa ohjelma, jolla kehitetään kaupunki uudistusalueita, ja osoittaa siihen riittävästi resursseja ja avustuksia.
- Kunnat kiinnittävät maa- ja asuntopoliittisissa tavoitteissaan erityistä huomiota kaupunki uudistusalueiden asuntokannan monipuolistamiseen.
- Kunnat huolehtivat uudistuotannon huoneistotyyppijakauman monipuolisuudesta kaavoituksen ja maapolitiikan keinoin.
- Toteutetaan purkavaa uudisrakentamista kohteissa, joissa on merkittävä tarve uudistaa yksipuolista ja puutteellista asuntokantaa. Kunnat huolehtivat vanhan kannan purkamisen yhteydessä poistuvien ARA-vuokra-asuntojen korvaamisesta muille alueille rakennettavalla uudistuotannolla.
- Valtio osoittaa kaupunki uudistusalueille avustuksia erityisellä painoarvolla siten, että asukkaat, asunto-osakeyhtiöt ja kiinteistöyhtiöt voivat suunnitella ja toteuttaa peruskorjaukset ja energiasaneeraukset hallitusti ja pitkäjänteisesti.
- Valtio myöntää käynnistysavustusta kaupunki uudistusalueilla myös muuhun kuin ARA-tuotantoon.
- Kaupunki uudistusalueet huomioidaan kunnallistekniikka-avustuksen myöntämisessä siten, että avustusta on mahdollista saada myös silloin, kun alueelle ei rakenneta uusia ARA-vuokra-asuntoja.

5.2.4. Luomme palveluiden sijoittumisella mahdollisuudet sujuvalle ja laadukkaalle arjelle

MAL 2023 -suunnitelmassa elinympäristön laatu on hahmotettu erilaisten palveluiden sijoittumisen, liikkumisen sujuvuuden sekä kaupunkivihreän kautta. Seudulla kasvua keskitetään ja alueita kehitetään tarpeeksi tehokkaina, jotta palveluille muodostuu riittävä asukas pohja. Kestävän liikkumisen ja asukkaiden arjen sujuvuuden näkökulmasta on ensiarvoisen tärkeää, että seudulla kaikki merkittävää asiakasvirtoja aiheuttavat palvelut sijoitetaan kestävin kulkumuodoin hyvin saavutettaviin solmukohtiin. Seudulla varmistetaan keskeisesti sijaitsevien julkisten palveluiden tonttien kehittämismahdollisuudet. Palvelut sijoitetaan ensisijaisesti keskuksiin tai lähelle asukkaita riippuen niiden luonteesta.

Tavoitteena on varmistaa seudullisten viher- ja virkistysalueiden jatkuvuus sekä mahdollisimman laaja säilyminen ja keskeisten ekologisten yhteyksien vahvistaminen. Asukkaiden virkistysmahdollisuuksia ja kaupunkitilan viihtyisyyttä parannetaan viherelementein ja vihreällä infralla, mikä edistää myös ilmastomuutokseen sopeutumista ja hiilensidontaa rakennetussa ympäristössä.

Palvelut ja viheralueet

- Varmistetaan maankäytön suunnittelulla, että vanhoilla ja uusilla alueilla on riittävä asukas pohja ja tarvittavat tilavaraukset palveluille. Kunnat huomioivat palvelutarpeen kasvun ja palveluiden muutoksen varmistamalla keskeisesti sijaitsevien julkisten palveluiden tonttien saatavuuden ja kehittämismahdollisuudet.
- Palvelut keskitetään keskuksiin, nykyrakenteeseen ja joukkoliikenne-reittien varrelle. Seudun kunnat varmistavat maankäytön ensisijaisilla vyöhykkeillä asuinalueille ja keskuksiin riittävät, kestäväällä liikenteellä saavutettavat palvelut. Suunnittelussa edistetään muuntojoustavia ja hintatasoltaan monipuolisia ratkaisuja ja mahdollistetaan kaupan sijoittumista myös kivijalkoihin.
- Varmistetaan seudullisten viher- ja virkistysyhteyksien jatkuvuus sekä mahdollisimman laaja säilyminen ja keskeisten ekologisten yhteyksien vahvistaminen. Kunnat varautuvat virkistyskäytön kasvuun osoittamalla riittävästi virkistystä palvelevia alueita ja niiden saavutettavuutta (mm. kävellen ja pyörällä) parantavia ulkoilureittejä ja yhteyksiä. Valtio huomioi liikennejärjestelmähankkeiden yhteydessä virkistysalueverkoston yhtenäisyyden ja jatkuvuuden. Maankäytön suunnittelussa edistetään kaupunkitilojen viihtyisyyttä ja lisätään kaupunkivihreää.
- Valtio osoittaa maankäytön ensisijaisilla vyöhykkeillä maavarantoaan ja kiinteistöjään julkisten palveluiden sekä virkistyspalveluiden toteuttamisen.
- Parannetaan liikkumisen esteettömyyttä ja tasa-arvoa huolehtien kaikkien väestöryhmien tasapuolisista mahdollisuuksista liikkua ja käyttää palveluita.

5.2.5. Vähennämme liikenteen haittoja ja parannamme liikenteen turvallisuutta

Lisääntyvä melu on uhka ihmisen terveydelle ja ympäristön viihtyisyydelle. Meluntorjunnan kohteiden rahoitus ei ole ollut riittävää, eikä meluntorjunnan toimenpiteitä ole saatu toteutettua meluntorjunnan toimintasuunnitelmien mukaisesti. MAL- suunnittelukierroksella toteutetaan meluntorjunnan teemapaketin sekä muita meluntorjunnan toimintasuunnitelmien toimenpiteitä. Maanteiden rakenteellisen meluntorjunnan kustannusarvio Helsingin seudulla on 65–78 milj. euroa.

Meluntorjunnalle tulisi osoittaa riittävä rahoitus myös valtion väyläverkolle. Maankäytön yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa huomioidaan myös lentomelun aiheuttamat rajoitteet.

Valtion ja kuntien yhteisenä tahtona on riittävän asuntotuotannon varmistaminen hyvin saavutettavilla alueilla. Mikäli tällaisten alueiden tiivistäminen ja käyttöön-otto edellyttää meluntorjuntaa valtion väylillä, tulee myös valtion osallistua kustannuksiin. Meluntorjunnan kustannusvastuiden periaatteet meluntorjuntaratkaisuissa ovatkin tältä osin vanhentuneet erityisesti kasvavilla kaupunkiseuduilla. Kohteita pohdittaessa pitää tarkastella nykyisen maankäytön lisäksi tulevaa maankäyttöä.

Helsingin seudun väkiluvun ja liikennemäärien kasvun myötä lisääntyvät myös katupölypäästöt. Katupölypäästöjä voidaan vähentää katujen ja teiden kunnossapidon toimenpitein. Kitkarenkaiden käytön yleistymisellä sekä ajonopeuksien alentamisella voidaan vähentää katupölyn määrää.

Keskeisiksi liikenneturvallisuutta parantaviksi toimenpiteiksi on tunnistettu infran parantaminen liikenneturvallisuuslähtöisesti, nopeusrajoitukset sekä automaattisen liikennevalvonnan laajentaminen. Tärkeää on myös vahvistaa jatkuvaa liikenneturvallisuusyhteistyötä niin alueellisella, seudullisella kuin paikallisellakin tasolla. MAL-suunnitelma sisältää pieniä liikenneturvallisuustoimenpiteitä osana pienten ja keskisuurten hankkeiden ohjelmaa. Pääpyöräilyverkon toteuttaminen puolestaan parantaa pyöräilijöiden liikenneturvallisuutta. Lisäksi Helsingin seudulla on erityisen tärkeää huolehtia riittävän alhaisista nopeuksista taajamissa liikenneturvallisuuden parantamiseksi sekä laajentaa automaattista liikennevalvontaa erityisesti pääkaupunkiseudun sisääntuloväylillä. Liikennevalvontaa on tarpeen laajentaa myös kuntien katuverkolle, esimerkiksi koulujen läheisyyteen.

Meluntorjunta

- Valtio ja kunnat varaavat rahoituksen ja toteuttavat meluntorjunnan teemapaketin sekä muut meluntorjunnan toimintasuunnitelmien toimenpiteet.
- Valtio ja kunnat tarkistavat MAL-kasvuseutujen meluntorjunnan vastuuperiaatteet.

Hiukkaspäästöjen vähentäminen

- Kunnat ja valtio tehostavat katujen ja teiden kunnossapitoa, edistävät kitkarenkaiden käyttöä ja alentavat ajonopeuksia taajamissa.

Liikenteen turvallisuuden parantaminen

- Kehitetään automaattista liikennevalvontaa yhteistyössä poliisin kanssa pääkaupunkiseudun sisääntuloväylille ja kuntien katuverkolle.
- Laajennetaan 30 km/h nopeusrajoitusalueita Helsingin seudun taajamissa. Kunnat varmistavat, että liikenneympäristö tukee alhaisia nopeuksia.

5.3. Helsingin seutu menestyy kansainvälisesti

5.3.1. Vahvistamme Suomen ja Helsingin seudun kansainvälisiä ja valtakunnallisia liikenneyhteyksiä

Helsingin seudulle on keskittynyt merkittävä osa koko maan elinkeinoelämän toimijoista. Helsingin seudun osuus koko maan BKT:stä on 35%, joten myös taloutta ja elinkeinoelämää tukevilla ratkaisuilla on merkittävä vaikutus koko maan hyvinvoinnille. Seudulla sijaitsevat Suomen tärkein kansainvälinen lentoasema, yksi suurimmista vientisatamista, useita valtakunnallisia logistiikkakeskuksia sekä lukuisia monikansallisten yhtiöiden pääkonttoreita. Toimivat henkilö- ja tavaraliikenteen yhteydet ovat tärkeitä yritysten menestymisen kannalta.

Suunnittelulla varmistetaan toimivat maaliikenneyhteydet lentoasemalle ja erityisesti sujuvat ja nopeat joukkoliikenneyhteydet. MAL 2023 -suunnittelukaudella käynnistyy Vantaan pikaraitiotien rakentaminen Helsingin Mellunmäestä lentoasemalle. Myös Suomirata-hankkeeseen kuuluvan nopean kaukoliikenteen yhteyden, Lentoradan, suunnittelua jatketaan. Nykyisen lentoasemalle kulkevan rautaverkon osalta on huomioitava huonokuntoisten asemien kehittäminen ja kunnostaminen osana Suomen näkyvyyttä kansainvälisille matkailijoille.

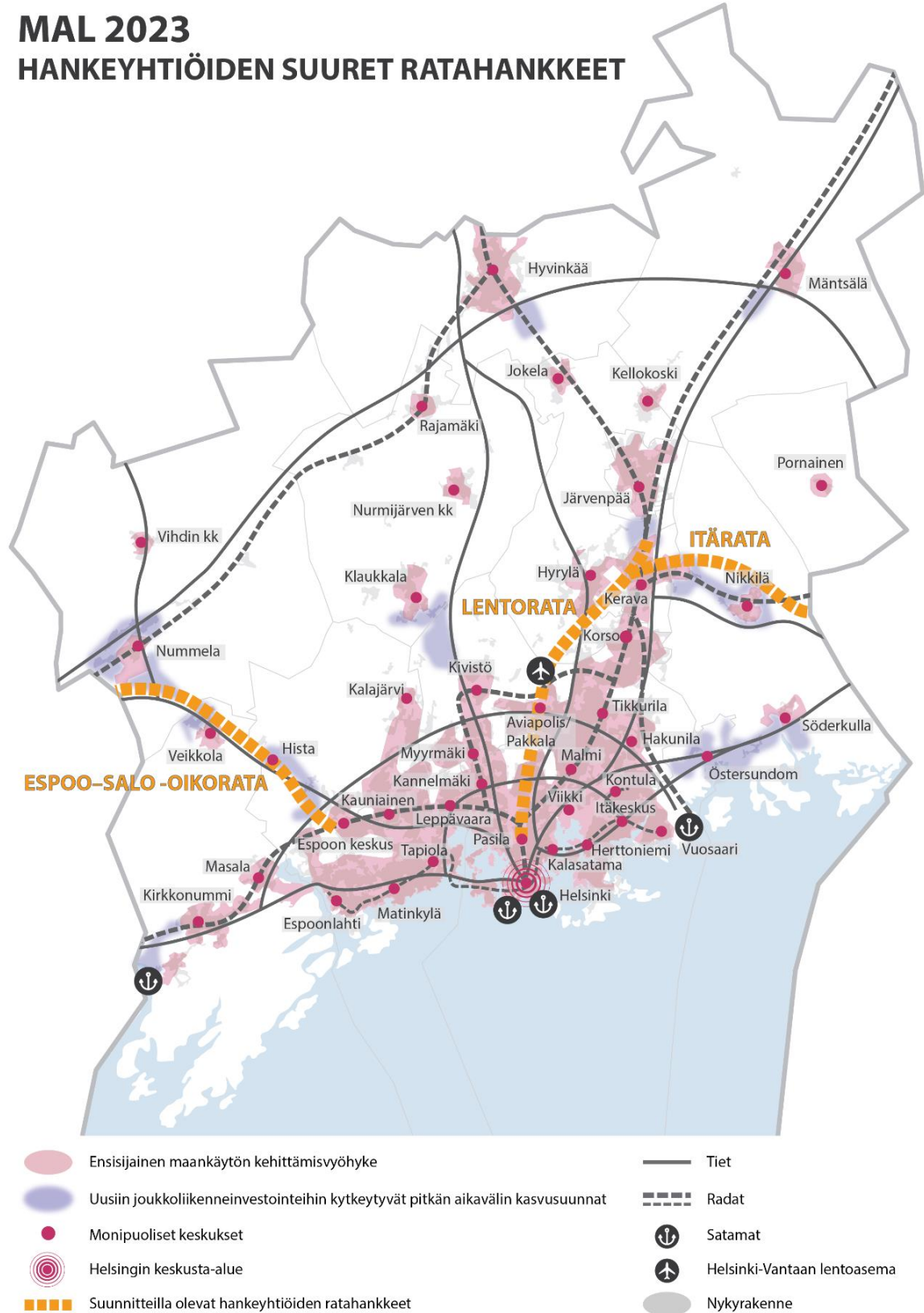
Satamien tieyhteyksiä kehitetään tieverkon luokitus ja palvelutasotyön pohjalta. Maankäytön ja liikennejärjestelmäsunnittelun yhteensovittamisessa tulee varmistaa toimivat ja turvalliset yhteydet Helsingin satamiin. Satamien tavaraliikenteen kannalta keskeistä on myös raskaan liikenteen taukopaikkojen toteuttaminen suunnittelukaudella. Helsingin satamayhtiö toteuttaa ja rahoittaa Länsisataman liikenteen sujuvuutta parantavan Satamatunnelin. Hankkeen toteutuksen yhteydessä tulee huomioida hankkeeseen kytkeytyvien katu- ja maatieverkon osien kehittäminen.

Helsingin seutu sijaitsee kahden Euroopan laajuisen liikenneverkon eli TEN-T-ydinverkkokäytävän solmukohdassa. Helsingin seutu on TEN-T-asetuksessa määritetty kaupunkisolmukohdaksi. Kuntien ja valtion tulee yhteistyössä varmistaa ydinverkkokäytävien toteutus ja edistää tukikelpoisten hankkeiden EU-rahoituksen hyödyntämistä Helsingin seudun kaupunkisolmukohdassa. Varmistetaan, että Helsingin seudun MAL-suunnitelma voi toimia uutena TEN-T-asetuksen kestävän liikkumisen ohjelmana (SUMP). Helsingin ja Tallinnan välille kaavaillun maanalaisen tunnelin, **Tallinnan tunnelin** maankäytön suunnittelun edistymistä seurataan ja hankkeen vaikutuksia arvioidaan Helsingin seudulle.

Kolmesta suuresta hankeyhtiöiden ratahankkeesta suunnitteluvalmiudeltaan pisimmällä on **Turun tunnin juna** (kuva 12), jonka ratasuunnittelu on parhaillaan käynnissä. Ratasuunnittelu valmistuu vuoden 2023 lopussa ja päätös radan rakentamisesta voidaan tehdä vuonna 2024. Turun tunnin junan karkea rakentamisen kustannusarvio on noin 3,4–4 miljardia euroa.

Suomirata-hankkeen tavoitteena on toteuttaa noin tunnin junayhteys Tampereen ja Helsingin välille ja nopea kaksiraiteinen kaukoliikenteen rata Helsingistä Helsinki-Vantaan lentoasemalle. Lentorata toimisi hankkeen ensimmäisenä vaiheena. Suomiradan osalta pääministeri Orpon hallitus on linjannut edistävänsä nykyisen ratakäytävän kehittämistä. Pääministeri Orpon hallitusohjelman mukaan hallitus vie eteenpäin lentoratahanketta varaamalla määrärahat lentoratahankkeen suunnitteluun ja valmistellen lentoradan toteuttamispäätöksen. Hankkeen edistämiseksi perustetaan yhtiö, jossa omistajina voivat valtion lisäksi olla kunnat. Hankkeen suunnitteluun on varattu 43 milj. euroa. Lentoradan suunnitteluun myönnettiin kesällä 2023 2,75 milj. euroa CEF-tukea. Toteutettavassa suunnittelussa laaditaan Lentoradan linjaussuunnitelma, YVA sekä lentoradan yleissuunnitelma. Lentoradan toteutuksen kustannusarvio on noin 2,7 mrd. euroa.

MAL 2023 HANKEYHTIÖIDEN SUURET RATAHANKKEET



Kuva 12. Hankeyhtiöiden suunnitteilla olevat suuret ratahankkeet.

Itärata-hankkeen suunnittelu on parhaillaan esisuunnitteluvaiheessa ja hankeyhtiön toiminta käynnistymässä. Itärata-hankeyhtiön tehtävänä on Lentorata-Porvoo-Kouvola-linjausta koskevaan raidehankkeeseen liittyvä suunnittelu. Itäradan karkea kustannusarvio on noin 1,7 Mrd. euroa. Itäradan tarkempi suunnittelu ja kaavoitus kestävät vähintään yli 10 vuotta, joten hankkeen toteutuminen ei ole näköpiirissä lähivuosina.

Hankeyhtiöiden suurilla ratahankkeilla on toteutuessaan suuri vaikutus Helsingin seudun liikennejärjestelmään ja maankäytön ratkaisuihin. Yhteydet parantavat seudun valtakunnallista saavutettavuutta ja laajentavat seudun työmarkkina-alueita. Toisaalta seudullisia vaikutuksia ei ole toistaiseksi arvioitu yksityiskohtaisemmin. Helsingin seudun näkökulmasta on olennaista joka tapauksessa varmistaa lähijunaliikenteen toimintaedellytykset. Lisäksi on arvioitava ratahankkeiden toteutumisen mahdollista ajoitusta sekä kytkentää seudulliseen liikennejärjestelmään ja maankäyttöön.

Hankeyhtiöiden suuret ratahankkeet Turun Tunnin Juna, Lentorata, Suomirata ja Itärata eivät ole osa seudullista MAL 2023 -investointiohjelmaa, mutta niiden vaikutuksia seudulliseen liikennejärjestelmään ja maankäyttöön tulee arvioida ja suunnittelua seurata Helsingin seudun näkökulmasta olennaista on varmistaa lähijunaliikenteen toimintaedellytykset.

Pääministeri Petteri Orpon hallituksen ohjelma (20.6.2023) linjaa hankeyhtiöiden suunnittelua ja toteutusta seuraavasti:

- Hallitus kehittää päärataa nykyisessä ratakäytävässä Väyläviraston toimesta panostamalla pääradan kehittämiseen niin etelässä kuin pohjoisessa.
- Hallitus vie eteenpäin lentoratahanketta varaamalla määrärahat lentoratahankkeen suunnitteluun ja valmistellen lentoradan toteuttamispäätöksen. Hankkeen edistämiseksi perustetaan yhtiö, jossa omistajina voivat valtion lisäksi olla kunnat. Yhtiötä pääomitetaan osana investointiohjelmaa (Lentoradan suunnittelu 43 M€). Muilta osin Suomi-radan valmistelu keskeytetään. Jäljellä olevat varat palautetaan omistajille. Itäradan hankeyhtiön toiminta jatkuu.
- Valtio toteuttaa Turun tunnin juna -hankkeen, joka käsittää Espoo–Saloo-oikoradan rakentamisen ja Salo–Kupittaa-yhteysvälin parantamisen. Rakentaminen käynnistyy Espoo–Lohja ja Salo–Kupittaa-yhteysväleillä. Rakentamisvaihetta varten valtio varautuu osana investointiohjelmaa pääomittamaan rahoitusta kokoavaa yhtiötä, jonka osakkaina voivat valtion lisäksi olla kunnat.

Turun Tunnin juna -yhtiön pääomitus (Espoo–Lohja -osuuden rakentaminen ja Turku–Salon osuuden parantaminen) investointiohjelmassa on 460 M€.

Espoo-Lohja -hankeosuudesta on selkeytettävä kokonaisuuden rahoitusratkaisu ja tarkennettava hankkeen toteuttamisen edellyttämä loppurahoitus valtion pääomituksen lisäksi. Hanke on valtakunnallinen eikä siten seudullisen infrakorvauksen piirissä. Lisäksi tulee selkeyttää ratayhteyden liikennejärjestelmä, liikenteen järjestämisvastuu ja sen rahoitus. Selvitettäviä asioita ovat myös radan omistus ja sen käyttömaksu (vrt. ratamaksu valtion rataverkolla) sekä vaikutukset rantaradan liikenteeseen.

TEN-T-yhteydet

- Vahvistetaan kansainvälisiä yhteyksiä osana Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) ydinverkkokäytävien toteutusta. Edistetään TEN-T-kaupunkisolvumukohdan hankkeiden sekä ydinverkon osien toteutusta kuntien ja valtion välisenä yhteistyönä. Varmistetaan MAL-suunnitelman soveltuvuus Helsingin kaupunkisolvumukohdan kestävän kaupunkiliikkuksen SUMP-suunnitelmana.
- Varmistetaan toimivat ja turvalliset yhteydet Helsingin satamiin. Helsingin sataman toteuttaman Satamatunnelin avulla varmistetaan sujuvat yhteydet Länsisatamasta valtakunnalliseen tieverkkoon. Hanke sisältää Satamatunnelin kytkeytyvät katu- ja maantieverkon yhteydet. Helsingin satama vastaa Satamatunnelin toteuttamisen kustannuksista.
- Osallistutaan Tallinnan tunnelin suunnitteluprosesseihin.

Hankeyhtiöiden ratakankkeet

- Valmistaudutaan hankeyhtiöiden suuriin ratakankkeisiin Turun Tunnin Junaan, Lentorataan, Suomirataan ja Itärataan. Arvioidaan Espoo-Saloradan ja Lentoradan vaikutuksia seudulliseen liikennejärjestelmään ja maankäyttöön.
- Varaudutaan kestävän maankäytön ja liikennejärjestelmän kehittämiseen suunnitelluilla asemanseuduilla Espoo-Salo –oikoradan osalta. Varmistetaan Espoo-Salo- rataosan lähijunaliikenne kaukoliikenteen ohella. Tunnistetaan uusien liikennekäytävien merkitys ja vaikutukset sekä arvioidaan ratakankkeiden toteutumisen mahdollista ajoitusta sekä kytkeä seudulliseen liikennejärjestelmään ja maankäyttöön.
- Espoo-Lohja -hankeosuudesta on selkeytettävä kokonaisuuden rahoitusratkaisu ja tarkennettava hankkeen toteuttamisen edellyttämä loppurahoitus valtion pääomituksen lisäksi. Hanke on valtakunnallinen eikä siten seudullisen infrakorvauksen piirissä. Lisäksi tulee selkeyttää ratayhteyden liikennejärjestelmä, liikenteen järjestämisvastuu ja sen rahoitus. Selvitettäviä asioita ovat myös radan omistus ja sen käyttömaksu (vrt. ratamaksu valtion rataverkolla) sekä vaikutukset rantaradan liikenteeseen.

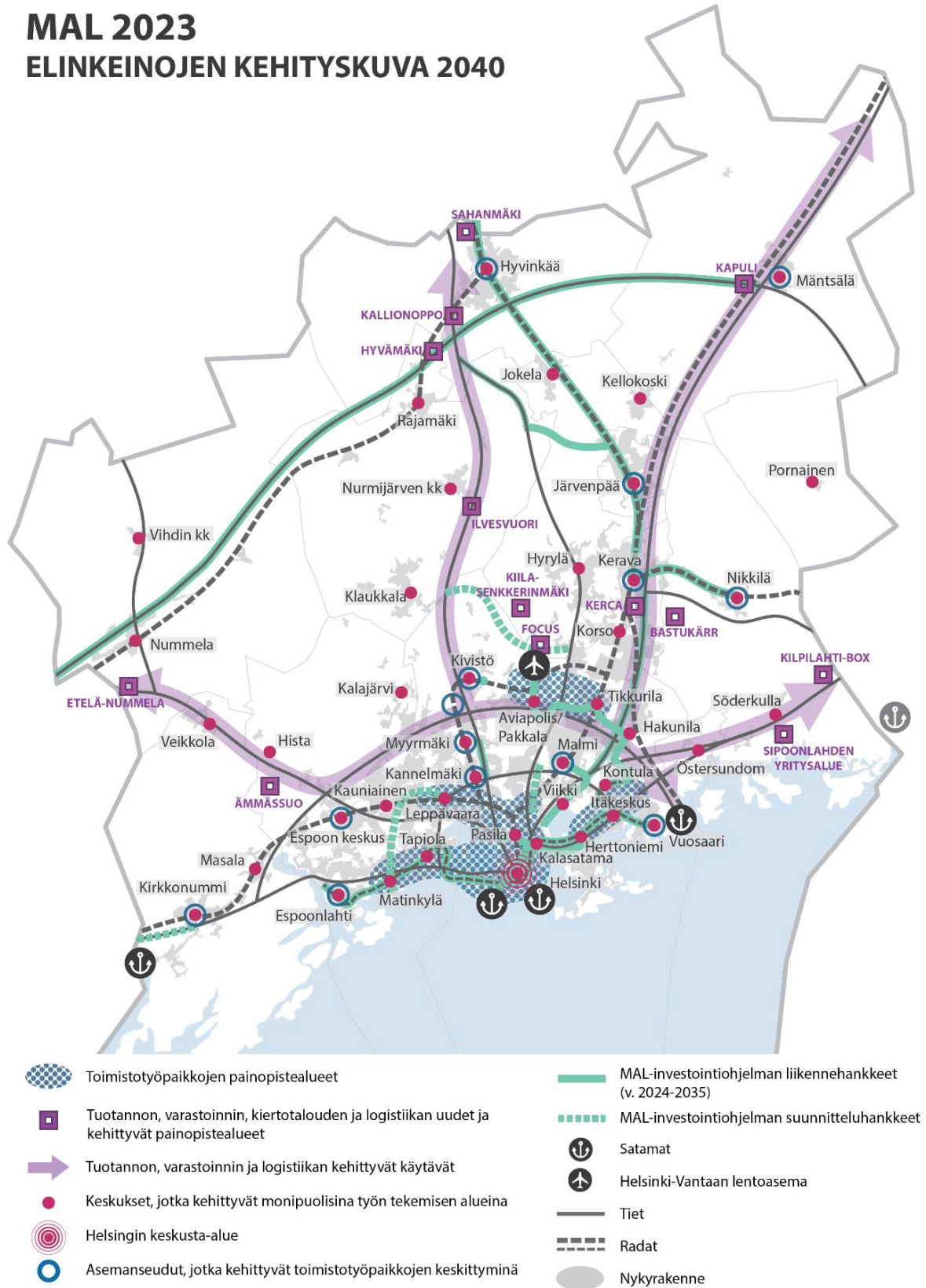
5.3.2. Edistämme elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä

MAL-työssä on hahmoteltu keskeinen elinkeinojen kehityskuva vuodelle 2040 (kuva 13). Kehityskuva hahmottaa toimistovaltaisten työpaikkojen keskeisimmät sijoittumispaikat ja varastoinnin, logistiikan ja tuotannon merkittävimmät kasvualueet. Seudun tuotanto-, logistiikka- ja varastotoiminnot edellyttävät runsaasti edullisempaa maapohjaa ja sijoittuvat ajoneuvoliikenteen solmukohtiin pääväylien liikenneverkkoon tukeutuen. Pääkaupunkiseudulla toiminnot ovat sijoittuneet enimmäkseen nauhamaisesti Kehä III:n varteen sekä tieverkon pääväylien ja ratojen varsille. Pienteollisuutta on edelleen myös tiiviin kaupunkirakenteen sisällä. KUUMA-seudulla toimintojen painopiste on keskusten ulkopuolella sijaitsevilla yritysalueilla pääväylien tuntumassa. Seudun kasvaessa logistiikka siirtyy yhä enemmän Kehä III:lta Keski-Uudellemaalle vt4:n ja vt3:n varsille.

Kunnat edistävät elinkeinoelämän edellytyksiä ja huomioivat pienten ja keski suurten teollisuusyritysten tarpeet tiivistyvässä kaupunkirakenteessa ja varmistavat seudullisesti toimintamahdollisuudet erilaisille yrityksille. Toimitilamuutoksia, täydennysrakentamista ja alueiden uudistamista tehdessä huomioidaan väistyvien yritysten tilatarpeet ja kunnat osoittavat yrityksille korvaavia sijainteja. Kunnat varmistavat yritystonttien riittävän tarjonnan ja varautuvat aluetarpeisiin sekä uusiin investointeihin ennakoivalla maankäyttöpolitiikalla ja joustavalla kaavaohjauksella. Yritys- ja toimitilarakentamisen edellytyksiä parannetaan.

Kansainvälisen kilpailukyvyn edistämiseksi tarvitaan laajempaa elinkeinopoliittista näkemystä ja yhteistyötä valtion, alueiden ja kuntien välillä. Erityisesti kansainvälisten suurinvestointien saamiseksi Helsingin seudulle valtion rooli elinkeinopoliittikan kilpailukyvyn ja ennakoitavuuden suhteen on keskeinen.

MAL 2023 ELINKEINOJEN KEHITYSKUVA 2040



Kuva 13. Helsingin seudun elinkeinojen kehityskuva 2040.

Elinkeinoelämän toimintaedellytykset

- Seudun toimistotyöpaikkojen keskittymistä kehitetään tiiviinä, rakenteeltaan sekoittuneina ja monipuolisina työn tekemisen ympäristöinä.
- Maankäytön ja liikennejärjestelmän kehittämisessä varaudutaan tuotanto- ja logistiikkatoimintojen kasvuun pääväylien varsilla. Tuotanto- ja logistiikka-alueita kehitetään huomioimalla toimintojen vaikutukset muulle maankäytölle, liikenteen sujuvuudelle ja asuinalueiden viihtyisyydelle. Kunnat varmistavat yritystonttien riittävän tarjonnan ja varautuvat aluetarpeisiin sekä uusiin investointeihin ennakoivalla maankäyttöpolitiikalla ja joustavalla kaavaohjauksella.
- Kunnat mahdollistavat kaavoituksen keinoin toimistoalueiden muutoksen muuhun käyttöön alueilla, joilla kysyntä toimistoille on heikkoa. Muu käyttö voi olla esimerkiksi asumista tai pienteollisuutta. Kunnat kuitenkin huomioivat edullisen toimistotilan tarpeen seudulla harkitessaan kaavoittavansa toimistoalueita uusiokäyttöön.
- Kunnat huomioivat pienten ja keskisuurten teollisuusyritysten tarpeet tiivistyvässä kaupunkirakenteessa. Varmistetaan seudullisesti toimintamahdollisuudet erilaisille yrityksille. Kunnat osoittavat yrityksille korvaavia sijainteja ja mahdollistavat alueiden uudistumisen.

5.3.3. Varmistamme logistiikan ja tavaraliikenteen toimivuuden

Tieverkon kehittämisessä on tärkeää huomioida sekä seudun maankäytön kehittämisen tarpeita että liikenteellisiä tarpeita. Osana MAL-työtä määriteltiin Helsingin seudun tieverkon luokitus ja palvelutasotavoitteet vuodelle 2040 sekä tunnistettiin keskeiset pitkämatkaisen joukko- ja tavaraliikenteen reitit tie- ja katuverkolla. Luokittelutyön tavoitteena on ollut saavuttaa seudun toimijoiden kesken yhteinen näkemys tieverkon merkitykseen perustuvasta luokituksesta Helsingin seudulla ja siitä, millaista palvelutasoa eri luokkien tiejaksoilla pyritään tarjoamaan. Luokittelutyö on tarkoitus päivittää jatkossa MAL-prosessin tahdissa noin neljän vuoden välein tai useamminkin, jos tarvetta ilmenee.

Erillisten kaistojen varaaminen tavaraliikenteen käyttöön parantaisi tavarakuljettujen valtakunnantason logistiikan toimivuutta. Tavaraliikennekaistojen varaus edellyttäisi tarkempaa, osin jopa yksityiskohtaista suunnittelua erityisesti liittymäalueilla sekä verkollista vaikutusten arviointia. Esimerkkikohteena voisi olla valtakunnan tasolla keskeinen tavaraliikenteen reitti Kehä III valtatie 1 ja Vuosaaren sataman välillä. TEN-T ydinverkon osana tämä yhteysväli olisi keskeinen erillisten tavaraliikennekaistojen toteuttamiseksi. Joukkoliikenteen kaistavaruuksia tulee tarkastella osana joukkoliikenteen nopeuttamistoimenpiteitä.

Tavaraliikenteen kannalta keskeiset MAL-suunnitelman kehittämistoimenpiteet koskevat logistiikan poikittaisyhteyksien kehittämistä (kuten Keski-Uudenmaan pohjoinen logistiikkayhteys ja valtatie 25 kehittäminen sekä raskaan liikenteen palvelualueet. Lisäksi tärkeänä suunnittelukohteena on tunnistettu Kehä IV eli Maantie 152 Hämeenlinnanväylä-Tuusulanväylä. Kehä IV on osa kehitettäviä poikittaisia yhteyksiä Hämeenlinnanväylän ja Lahdenväylän välillä Kehä III pohjoispuolella. Tuusulanväylän ja Lahdenväylän välillä raskaan liikenteen yhteys kulkee Tuusulan itäväylän ja Maantien 148 kautta, sillä maantielle 152 ei voi ohjata raskasta liikennettä.

MAL-suunnittelulla tulee varmistaa raskaan liikenteen taukopaikkojen kiireellinen toteutus. Raskaan liikenteen taukopaikat ovat tärkeitä logististen ketjujen ja erityisesti kuljetusten toimivuuden kannalta. Raskaan liikenteen taukopaikoista on akuutti pula Helsingin seudulla. Uusien taukopaikka-alueiden tulisi sijaita suurimman kysynnän alueella eli pääkaupunkiseudulla ja sen välittömässä läheisyydessä. Keskeisimmät sijainnit ovat sisääntuloväylillä Kehä III:n tuntumassa tai Kehä III:n varrella. Lisäksi kuntien kaavoituksessa tulee varautua tulevaisuuden taukopaikkatarpeisiin. Seudullinen ratkaisu tulisi löytyä pikaisesti, jotta seudun logistiikan toimivuus ja tehokkuus voidaan säilyttää. Jotta raskaan liikenteen taukopaikkojen kiireellinen toteutus saataisiin varmistettua, tulisi asiaa edistämään perustaa laaja-alainen valtion ja kuntien edustajien ohjausryhmä. Sijaintien tarkastelussa tulee huomioida ELY-keskuksen selvitys *Raskaan liikenteen taukopaikat Uudenmaan ELY-keskuksen alueella* sekä Uudenmaan maakuntakaavan merkinnät taukopaikoista.

Elinkeinoelämän toimintaedellytysten ja liikennejärjestelmän toimivuuden takamiseksi tulee liikenneverkon kehittämisen ohella varmistaa riittävä väyläverkon perusväyläpidon sekä kunnossapidon taso.

Tieverkon luokittelun hyödyntäminen kaavoitus- ja liikenneratkaisuissa

- Kunnat ja valtio käyttävät kaavoitus- ja liikenneratkaisuissaan pohjana yhdessä valmisteltua Tieverkon luokitusta 2040, sekä päivittävät sitä tarpeen mukaan.

Joukkoliikenne- ja tavaraliikennekaistojen selvittäminen

- Laaditaan verkollinen tarkastelu joukkoliikenne- ja tavaraliikennekaistojen mahdollisista yhteysväleistä. Otetaan käyttöön joukko- ja tavaraliikenteen kaistoja verkollisen tarkastelun pohjalta. Kaistajärjestelyillä voidaan edistää joukkoliikenteen kilpailukykyä suhteessa henkilöautoliikenteeseen tai parantaa tavaraliikenteen sujuvuutta ja luotettavuutta.

Raskaan liikenteen taukopaikat

- Väylävirasto, ELY-keskus ja seudun kunnat sitoutuvat toteuttamaan kolme logistisesti hyvin saavutettavaa ja palveluiltaan monipuolista raskaan liikenteen taukopaikkaa. Taukopaikat sijaitsevat määritellyillä taukopaikkavyöhykkeillä pääkaupunkiseudun sisääntuloväylien vt1, vt3, vt4, vt7 välittömässä läheisyydessä ja/tai Kehä III vyöhykkeellä. Taukopaikkojen toteutuksessa sovelletaan kustannus- ja vastuunjakomallia, jossa valtio maksaa pysäköintipaikkojen rakentamiskustannuksista 75 % ja kunnat 25 %.
- Kunnat osoittavat logistisesti hyviltä sijainneilta riittävän laajat maa-alueet raskaan liikenteen taukopaikkakäyttöön sekä varmistavat kaavoittamalla ja maanhankinnalla soveltuvat alueet.
- Taukopaikkojen toteutumisen varmistaa perustettava laaja-alainen valtion ja kuntien edustajien ohjausryhmä.

5.3.4. Edistämme liikenteen digitalisaatiota ja automaatiota

Digitalisaatio, uudet teknologiat ja tieto mahdollistavat liikennejärjestelmän tehokkaamman hyödyntämisen, parantavat liikenteen häiriöttömyyttä, toimivuutta ja turvallisuutta sekä mahdollistavat liikenteen päästövähennyksiä. Digitalisaation avulla voidaan edistää esimerkiksi kestävästä logistiikkaa. Valtakunnallisen logistiikan digitalisaatiostrategian (LVM 2020:13) visiona onkin siirtyä kohti tehokasta ja kestävästä logistiikkaa digitalisaatiolla. Keskeistä on, että infrastruktuuri, logistiikka ja tieto muodostavat yhdessä toimivan kokonaisuuden.

Helsingin seudulla on tarve valmistautua myös liikenteen automaation kehitykseen. Helsingin seudulla kerätään ja koordinoidaan aktiivisesti tietoa liikenteen automaation piloteista ja kokeiluista sekä selvitetään ja tutkitaan automaation mahdollisia vaikutuksia (hyötyjä, haittoja ja kustannuksia). Miehittämätöntä

ilmailua toteutetaan U-space-sääntelyn kautta ja onkin tärkeää, että Traficom ja muut MAL-toimijat edistävät aktiivista vuoropuhelua U-space-sääntelyn osalta.

Valtioneuvoston periaatepäätöksen liikenteen automaation edistämisestä mukaisesti (LVM 2021/137) automaatiota kehitetään ja hyödynnetään ihmiskeskeisesti ja tiedon vaihtamista tehostetaan. Ihmiskeskeisyys tarkoittaa esimerkiksi sitä, että perus- ja ihmisoikeudet ovat lähtökohtia automaatiojärjestelmien kehittämisessä ja käytössä. Tiedon vaihtamisen tehostamisen osalta väyläverkkoa koskeva ajantasainen, luotettava tieto on keskeistä myös automatisoituvalla liikenteelle. Tiedonkulku hyödyntää satelliittipaikannusta sekä yleisiä viestintäverkkoja, kuten ja 4G/LTE-verkkoja sekä jatkossa myös 5G-verkkoja. Liikenteen yhteisen tilannekuvan kehittäminen on tärkeää, sillä se mahdollistaa yhtenäisen tiedotuksen ja ohjauksen palvelujen tuottajille ja käyttäjille. Lisäksi tietovarantojen avaaminen ja ajantasaisen tilannekuvan tuottaminen ovat edellytyksiä toimivalle automaattiliikenteelle. Yhteistä tilannekuvaa rakennetaan parantamalla tilannetietojen laatua ja kattavuutta sekä hyödyntäen yhteistyötä niin julkisten kuin yksityisten, ekosysteemiin liittyvien toimijoiden kesken.

Liikenteen tietovarannot ja automaatio

- Seudun ja valtion toimijat edistävät ajantasaista tilannekuvaa tietovarantojen avaamisen ja standardoinnin avulla. Kuntien katuverkon ja valtion väyläverkon tietojen kattavuutta, laatua ja saatavuutta kehitetään liikenteen automaation tarpeita varten valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaisesti.
- Raideliikenteen toimijat edistävät rautatieinfran valmiutta tukea liikenteen automaation kehitystä.
- Traficom ja muut MAL-toimijat edistävät aktiivista vuoropuhelua U-space-sääntelyn osalta ja kehittävät väliaikaisten lentoesteiden huomiointia.
- Helsingin seudulla toteutettavien liikenteen automaation pilottien ja koekäytön vaikutuksia tutkitaan.

5.4. Investoimme resurssiviisaasti

MAL 2023 -investointiohjelma on vuosille 2024–2035 (kuvat 14 ja 15) ja hankkeet 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 kehittämiseen.

MAL- investointiohjelma 2024-2035



Kuva 14. MAL 2023- suunnitelman investointiohjelma vuosille 2024–2035 (investointiohjelma kuvattu suurempana liitteessä 1).

*Hanke on mahdollista aloittaa vuoteen 2030 mennessä, jos maankäyttö kehittyy Sipoon ja Keravan ennusteiden mukaisesti (yhteensä 20 000 asukasta vyöhykkeellä). Sipoon ja Keravan kuntien ylimääräisistä rahoitusosuuksista liikenteen operointikustannuksiin tulee sopia seudullisesti. Näistä rahoitusosuuksista Sipoo on ilmoittanut ottavansa vastuun MAL 2019-suunnitelman mukaisesti.

Investointiohjelmalla pyritään hyödyntämään olemassa oleva liikennejärjestelmä tehokkaasti ja täysimääräisesti, mistä johtuen hankekokonaisuus sisältää myös olemassa olevan järjestelmän korjaus- ja kehittämistarpeita. Investointiohjelmalla pyritään vastaamaan valtakunnan suurimman kaupunkiseudun kasvuun ja investointitarpeeseen. Investointiohjelman laadinnan yhteydessä on tunnistettu julkis- talouden tilanne sekä valtion liikenneinvestointien rahoitukseen vaikuttava

Liikenne 12 -suunnitelman rahoitusraami. Investointiohjelman toteutuksen lähtökohtaisena periaatteena on, että se osapuoli, jonka taseeseen liikenneinvestointi kirjataan, on päävastuussa investoinnista ja sen rahoituksesta.

MAL2023 -suunnitelmakartta



Suunnitelman investointihankkeet:

Ratahankkeet:

- 1) Helsinki-Pasila -kapasiteetin lisääminen
- 2) Kerava-Nikkilä -ratayhteys
- 3) Pasila-Riihimäki -kapasiteetin lisäämisen 3. vaihe
- 4) Lähijunaliikenteen varikko Pääradalle
- 5) Lähijunaliikenteen varikko Rantaradalle
- 6) Lähijunaliikenteen varikko Kehäradalle
- 7) Lapinkylän asema

Pikaraitiotiehankkeet:

- 8) Vantaan pikaraitiotie
- 9) Viikin-Malmin pikaraitiotie*
- 10) Jokeri 0 -pikaraitiotie
- 11) Hakaniemi-Länsisatama -pikaraitiotie

Tiehankkeet:

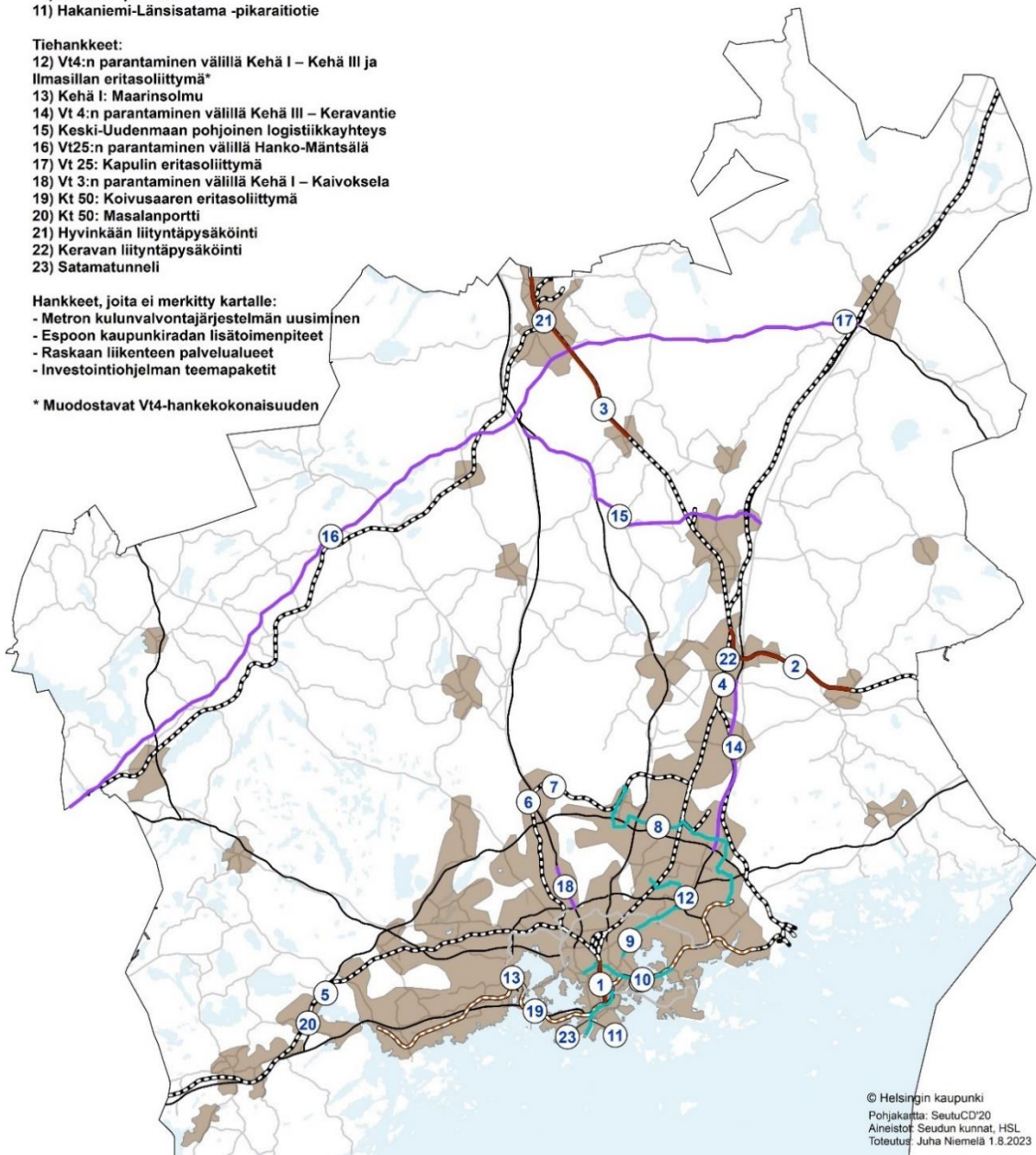
- 12) Vt4:n parantaminen välillä Kehä I – Kehä III ja Ilmasillan eritasoliittymä*
- 13) Kehä I: Maarinsolmu
- 14) Vt 4:n parantaminen välillä Kehä III – Keravantie
- 15) Keski-Uudenmaan pohjoinen logistiikkayhteys
- 16) Vt25:n parantaminen välillä Hanko-Mäntsälä
- 17) Vt 25: Kapulin eritasoliittymä
- 18) Vt 3:n parantaminen välillä Kehä I – Kaivoksela
- 19) Kt 50: Koivusaaren eritasoliittymä
- 20) Kt 50: Masalanportti
- 21) Hyvinkään liityntäpysäköinti
- 22) Keravan liityntäpysäköinti
- 23) Satamatunneli

Hankkeet, joita ei merkitty kartalle:

- Metron kulunvalvontajärjestelmän uusiminen
- Espoon kaupunkiradan lisätoimenpiteet
- Raskaan liikenteen palvelualueet
- Investointiohjelman teemapaketit

* Muodostavat Vt4-hankekokonaisuuden

- maankäytön ensisijainen kehittämisvyöhyke
- päätetty tai rakenteilla oleva hanke
- ratahankkeet
- pikaraitiotiehankkeet
- tiehankkeet
- valta- tai kantatie
- rautatie
- metrorata



© Helsingin kaupunki
Pohjakartta: SeutuCD'20
Aineistot: Seudun kunnat, HSL
Toteutus: Juha Niemelä 1.8.2023

Kuva 15. MAL 2023 -suunnitelman investointiohjelman hankkeet vuosina 2024–2035.

Investointiohjelman kokonaiskustannukset ovat arviolta 3,86 mrd. euroa. Kustannuksissa on huomioitu osittain kustannustason nousun vaikutukset hankkeiden hintatasoon. Erityisesti viimeisimmän hankekorin hankkeiden kustannuksiin liittyy vielä merkittäviä epävarmuuksia. Kustannukset täsmentyvät suunnittelun edetessä.

Investointiohjelmaan on valittu Helsingin seudun kestävä kasvun kannalta keskeiset liikennehankkeet. Investointiohjelman ohella on myös muita hankkeita, joita tulee edistää kuntien ja valtion yhteistyössä.

Vt 4 hankekokonaisuus muodostuu valtatie 4 kehittämistä välillä Kehä I-Kehä III, Ilmasillan eritasoliittymästä sekä Viikin-Malmin pikaraitiotiestä. Liikennekäytävän liikenteen ja maankäytön kehittämisen osalta pyritään löytämään kokonaisratkaisu ja suunnittelussa huomioidaan hankekokonaisuus, vaikka hankkeet toteutetaan erillisinä hankkeina ja eri nelivuotiskausilla. Vt4 kehittäminen käynnistetään vuosina 2024-2027, kun taas Viikin-Malmin pikaraitiotien toteutus käynnistyy vuosina 2028-2031.

Jatkosuunnittelussa tulee arvioida hankkeiden suunnitteluratkaisuja vastaamaan toimintaympäristössä (mm. liikennemäärissä) tapahtuneita muutoksia. Toimintaympäristön muutoksilla saattaa olla vaikutusta hankkeiden laajuuteen, vaiheistukseen ja kiireellisyyteen. MAL-suunnitelmaan sisältyvien liikennehankkeiden yksityiskohtaisemmassa budjetoinnissa tulee ottaa huomioon johtosiirtoinvestoinnit ja vesihuollolle aiheutuvat kustannukset. Hankkeiden keskinäiseen ajoitukseen ja niiden aiheuttamiin liikennejärjestelyihin tulee myös kiinnittää nykyistä enemmän huomiota yksityiskohtaisemman aikataulutuksen yhteydessä.

Pienhankeohjelman infrahankkeet parantavat liikennejärjestelmää tehokkaasti

Pienillä ja keskisuurilla hankkeilla edistetään kestävää liikkumista, suojataan ihmisiä melulta ja parannetaan liikenneturvallisuutta sekä logistiikan edellytyksiä (kuva 16). Pienhankeohjelman rahoituksella toteutetaan mm. Helsingin seudun pääpyöräilyverkkoa sekä meluntorjunnan toimintasuunnitelmien kohteita. Pienhankeohjelmaluonnos on valmisteltu seuraavin periaattein:

- Valtio ja kunnat rahoittavat pienhankeohjelmaa yhtä suurella rahoitusosuudella
- Valtion rahoituksesta 50 % kohdistuu pääkaupunkiseudulle ja 50 % KUUMA-kuntiin.

Alustava pienhankeohjelmaluonnos 2024–2027

Pyöräilyn pääverkko

- **Pyöräilyn pääverkon parantamistoimet**, Helsingin seutu
- **Rantaradan baana Kauniaisissa**
- **Pohjoisbaana, pääradanvarren baana Kytömaantiellä välillä Kerava Järvenpää, Järvenpää, Kerava & Tuusula**
- **Mt 1324 Lahnuksentien jalankulku- ja pyörätie välille Huhtamäentie– Veikonmäki, Espoo & Nurmijärvi**
- **Mt 110 Nupurintie välillä Kolmirannantie - Brobackantie (yhteysväli Veikkola-Espoo), Espoo**
- **Mt 1421 Jokelantie välillä rautatieasema – Palopuro, Hyvinkää**
- **Mt 148 Kulloontie välillä Tuusulanväylä-Kerava, Tuusula, Kerava**
- **mt 11689 Söderkullantie, Brobörentie välillä Södekulla – Nikkilä, Sipoo**
- **Mt 1130 Lapinkyläntie välillä Tampajantie-Evit-skogintie, Kirkkonummi**
- **Mt 110 Vanha Turuntie ja Pillistöntie (yhteysväli Veikkola - Nummela), Vihti**
- **Mt 1456 Hirvihaarantie jalankulku- ja pyöräilyväylä (Kuntomajantien liittymä - Sepänmäki), Mäntsälä**
- **Mt 1321 Perttula-Nurmijärvi, jalankulku ja pyörätie, Nurmijärvi**

Muu jalankulku- ja pyöräilyverkko

- **Mt 11671 Linjatien jalankulku- ja pyörätie välille mt 1456 (Vanha valtatie) - mt 140 (Vanha Lahdentie), Järvenpää, Mäntsälä & Tuusula**
- **Mt 11479 (Rusutjärventie), jalankulku- ja pyörätien toteuttaminen välille kt 45 (Hämeentie) – mt 11475 (Siippoontie), Tuusula**
- **Maantien 11227 (Överbyntie) parantaminen rakentamalla jalankulku välille Karlbergintie-Granbackantie, Kirkkonummi**
- **Kt 55 jkp-tie välillä mt140-Poikkitie, Mäntsälä**
- **Mt 11269 Gesterbyntie jalankulku- ja pyörätie välillä Gesterborgintie – Hopeakuja, Kirkkonummi**



Meluntorjunta

- **Vt 4 Metsola-Jokivarsi, Vantaa**
- **Kt 45 Torpparinmäki, Helsinki**
- **Vt 4 Viikki, Helsinki**



Liikenneturvallisuus

- **Pienet liikenneturvallisuustoimet**, Helsingin seutu
- **Mt 148 Öllytie, Brobörentien liittymä, liikennevalot, kaistajärjestelyt ja kevyen liikenteen järjestelyt, Sipoo**
- **Mt 120 Vihindintien/Niipperintien liittymän parantaminen ja kl alikulku, Espoo**
- **Liikenneturvallisuuden parantaminen, Hirsalantien jalankulku- ja pyörätie, Kirkkonummi**
- **Mt 1311 Rajamäentien-Urttilantien risteyksen parantaminen, Nurmijärvi**

Logistiikka

- **Esteiden poisto erikoiskuljetusreiteiltä (portaalit, liikennevalot, saarekkeet), Helsingin seutu**
- **Vt 25 ja mt 130 ramppi, Hyvinkää**
- **vt 25 ja Kalevankadun liittymä, Hyvinkää**
- **vt 25 ja mt 1421 ramppi, Hyvinkää**
- **Mt 1452 Vähänummentien kehittäminen osana Keski-Uudenmaan logistiikkaväylää (+ alikulku), Järvenpää**



Joukkoliikenne ja liityntäpysäköinti

- **Pysäkkien laadun parantaminen tieverkolla, Helsingin seutu**
- **Liityntäpyöräpysäköinnin kohteet, Helsingin seutu**
- **Kt 45, Riihikallion bussipysäkki, Tuusula**
- **pyörien liityntäpysäköinti, Tuusula**



Kuva 16. Pienhankeohjelman alustava ohjelmaluonnos 2024–2027.

Pienhankeohjelman suuruus on noin 80–90 miljoonaa euroa vuosille 2024–2027. Lisäksi hankeohjelman jatkuvuutta on parannettu tunnistamalla vuosina 2028–2031 toteutettavia kohteita, joiden suunnitelmavalmiutta on tarpeen parantaa kaudella 2024–2027. Nimettyjen hankkeiden lisäksi ohjelmaan varataan rahoitusta pyöräilyn pääverkon parantamistoimille, pienille liikenneturvallisuustoimille, pysäkkien laadun parantamiselle tieverkolla sekä esteiden poistolle

erikoiskuljetusreiteiltä. Näillä pienillä teemapaketeilla lisätään ohjelman joustavuutta ja mahdollistetaan pienempien parantamistoimien (esimerkiksi pyöriteiden päällystykset) toteuttaminen tarpeiden perusteella. Lopullinen pienhankeohjelma vuosille 2024–2027 muodostetaan MAL-sopimuksen pohjalta.

Investointiohjelman toteutus

- Kunnat ja valtio edistävät yhdessä investointiohjelman kohteiden ja teemapakettien suunnittelua ja toteutusta.

6. MAL 2023 -suunnitelman vaikutukset

6.1. Arviointikokonaisuuksien tavoitetasojen saavuttaminen

MAL 2023-suunnitelman päätavoitteita vastaavat arviointikokonaisuudet tavoitetasoineen on esitetty kuvassa 17 yhdessä suunnitelman vaikutusten kanssa. Menestyvä -tavoite lähes saavutetaan suunnitelman toimenpiteillä ja suunnitelma vie seutua Hyvinvoiva- arviointikokonaisuuksien kannalta oikeaan suuntaan. Hiilineutraalin Helsingin seudun osalta tarvitaan vaikuttavampia toimenpiteitä tavoitetasojen saavuttamiseksi. MAL 2023 -suunnitelman vaikutusten arvioinnin taustaa, prosessia ja tuloksia on kuvattu yksityiskohtaisemmin vaikutusten arviointiselostuksessa.

Helsingin seudun kehitys on Hiilineutraali-arviointikokonaisuuden kannalta haasteellinen. Liikenteen päästövähennys (51 prosenttia vuoden 2005 tasoon verrattuna) on merkittävä, mutta tavoitteeseen (liikenteen päästöt lähellä nollaa vuonna 2040) nähden täysin riittämätön. Liikenteen päästöjen vähenemä on pitkälti MAL-suunnittelusta riippumatonta. Asumisen energiankulutusta koskeva tavoite saavutetaan todennäköisesti jo vertailupohjassa, mutta MAL-suunnitelmalla voidaan kannustaa entistä merkittävämpään energiankulutuksen laskuun.

MAL 2023 -suunnitelman toimenpiteet ovat alueiden tasapainoisen kehityksen kannalta oikeansuuntaisia. Suunnitelman vaikutukset sijoittuvat mahdollistavan ja kannustavan välille. Vaikutusten toteutumiseen liittyy kuitenkin epävarmuuksia. Vaikka hyvinvoinnin voidaan seudulla olettaa lisääntyvän suunnitelman vaikutuksesta, monet toimet edellyttävät konkretisointia erityisesti kuntatason suunnittelussa, mutta myös MAL-prosessissa.

Yhteiskuntataloudellisen tehokkuuden tavoitetaso (hyötyjen ja kustannusten suhde >1) lähes saavutetaan. Järjestelmätason hyöty-kustannussuhde on suunnitelman myötä 0,97. Suunnitelman toimenpiteillä saavutetaan sekä matka-aikahyötyjä että parempaa palvelutasoa. Joukkoliikenteen lippujen hintojen alentaminen lisää merkittävästi liikennejärjestelmän käyttäjähyötyjä. Ruuhkautuminen pahenee nykytilaan verrattuna. Työvoimasaavutettavuus paranee merkittävästi.



Kuva 17: Arvioinnin tavoitetasot ja niiden saavuttaminen.



Hiilineutraali: Helsingin seutu kasvaa vähentäen hiilidioksidipäästöjä tehokkaasti kestävän yhdyskuntarakenteen, asumisen ja liikenteen keinoin.

Helsingin seudun kehitys on MAL-suunnitelmalle annetun hiilineutraaliustavoitteen kannalta selkeästi riittämätöntä. Liikenteen CO₂-päästöt laskevat noin puoleen vuoden 2005 tasosta ja vähenemä on pitkälti MAL-suunnittelusta riippumatonta. Suunnitelman toimenpiteillä päästöt vähenevät vain noin 3 %-yksikköä suhteessa vertailupohjaan. Raskaan liikenteen päästöjen osuus on vuonna 2040 lähes puolet liikenteen päästöistä seudulla. Päästötavoitteiden saavuttaminen edellyttääkin muutoksia raskaan liikenteen kalustossa ja käyttövoimissa sekä logistiikan tehostamista.

Joukkoliikenteen päästöt vähenevät suunnitelman myötä hyvin. Samoin kestävien kulkumuotojen osuus nousee suunnitelman toimenpiteillä selvästi. Muutosten vaikutukset päästöjen vähenemiseen jäävät kuitenkin vähäisiksi.

MAL-suunnitelman toimenpiteillä voidaan vaikuttaa vain rajallisesti henkilöautokannan uudistumiseen. Päästötavoitetta ei siten voida saavuttaa ilman henkilöautojen liikennesuoritteeseen vaikuttavia keinoja. Henkilöautolla ajettujen kilometrien määrä tulee vuoteen 2040 mennessä kasvamaan samassa suhteessa seudun väestönkasvun kanssa. Tämä on vastoin kansallisen tason tavoitetta siitä, ettei henkilöautosuorite enää kasva 2020-luvulla. Henkilöautosuoritteen kasvun taustalla on väestönkasvun lisäksi henkilöautoilun käyttökustannusten

lasku vuoteen 2040 mennessä. Suoritteen kasvu lisää myös liikenteen energiantarvetta.

MAL-suunnitelmalle asetettu tavoite seudun asuinrakennusten kokonaisenergiankulutuksen laskusta voidaan saavuttaa, vaikka seutu kasvaa asuntotuotantotavoitteen mukaisesti. Vuosittainen ostoenergiatarve laskee noin 2 % vuoteen 2040 mennessä mikäli energiatehokkuustoimia ja lämmitystapamuutoksia toteutetaan nykytahdilla. MAL-suunnitelman toimenpiteet kannustavat ostoenergian tarpeen pienentämiseen.

Helsingin seudun kasvu lisää painetta luonnonvarojen käytölle sekä maankäytön muutoksille. Suunnitelmassa seudun kasvua ohjataan nykyiseen rakenteeseen ja joukkoliikenteen kannalta kilpailukykyisille alueille, mikä tukee kestävästä liikkumisen edellytyksiä sekä säästää luontoa rakentamiselta. Uudet asukkaat sijoittuvat enimmäkseen hyvin seudun keskuksiin sekä raideliikenteen ja muun joukkoliikenteen äärelle. Suunnitelma lisää kuitenkin paikoin ympäristöön kohdistuvaa painetta etenkin tiivistyvän kaupunkirakenteen sisällä.



Hyvinvoiva: Helsingin seudun laadukas elinympäristö mahdollistaa hyvän ja onnellisen elämän kaikille asukkaille.

Helsingin seudun kehitys menee oikeaan suuntaan MAL-suunnitelmalle annetun hyvinvointitavoitteen kannalta.

Hyvinvoiva-tavoitteen toteutumista on arvioitu tasapainoisen kehityksen arviointikonaisuuden avulla, jossa arvioinnin painopisteet ovat asuinalueiden monipuolisuudessa ja laadussa sekä palveluiden saavutettavuudessa. MAL-suunnitelman keinovalikoiman toimista vahvin ohjausvaikutus Hyvinvoiva-tavoitteen saavuttamiseksi on valtion tukeman asuntotuotannon tavoitteella, joka ohjaa ARA-tuotantoa seudun eri alueille, sekä suunnitelmassa nimettyjen raideliikenteen asemien perusparantamisella ja pikaratikkahankkeilla. Kuntien omalla suunnittelulla on ratkaiseva merkitys Hyvinvoiva-tavoitteen kannustavien ja mahdollistavien toimien toteutumisessa.

Suunnitelma kannustaa monipuolisen ja laadukkaan asuntotuotannon toteuttamiseen. Monipuolisin ja tasapainoisin väestörakenne saavutetaan alueilla, joiden asuntokannassa on monipuolisesti hallintamuotoja ja eri kokoisia asuntoja. Suunnitelman uuden asuntotuotannon sijoittuminen luo mahdollisuuksia olemassa olevien asuinalueiden uudistamiselle, palveluiden paremmalle saavutettavuudelle ja

eriytymiskehityksen hillitsemiselle. Suunnitelmassa tunnistettuihin kaupunki-uudistusalueisiin kannustetaan panostamaan erilaisilla asuntokannan monipuolistamiseen ja asuinympäristön viihtyvyyteen liittyvillä hankkeilla.

Uuden asuntotuotannon myötä uudet asukkaat lisäävät osaltaan lähiluonnon käyttöpainetta ja julkisten palveluiden tarpeita. Kuntien omassa suunnittelussa tulee ottaa huomioon riittävät lähiluonnon ja palveluiden aluevaraukset sekä huomioida kaupunkivihreän lisääminen erityisesti täydentyvillä alueilla. Suunnitelman vaikutus lähiympäristön kunnossapitoon, siisteyteen ja koettuun turvallisuuteen on vähäinen. Ajonopeuksien laskemisella taajamissa sekä automaattisella liikennevalvonnalla on kohtuullisen hyviä vaikutuksia liikenneturvallisuuteen. Liikenteen melulle ja pienhiukkasille altistujien määrä sen sijaan kasvaa nykytilanteeseen verrattuna seudun asukasluvun ja liikennesuoritteiden kasvun myötä.



Menestyvä: Helsingin seutu tarjoaa houkuttelevan asuin- ja toimintaympäristön asukkaille ja elinkeinoelämän toimijoille.

Helsingin seudun kehitys on MAL-suunnitelmalle annetun Menestyvä-tavoitteen kannalta monilta osin oikeansuuntaista, mutta parannettavaakin jää. Suunnitelman tavoitteena on, että järjestelmätason yhteiskuntataloudellinen tehokkuus olisi yli yhden. Suunnitelman toimenpiteillä järjestelmätason hyöty-kustannussuhde pääsee lähelle tavoitetta, mutta jää hieman sen alle, lukemaan 0,97.

Suunnitelman toimenpiteillä saavutetaan sekä matka-aikahyötyjä että parempaa palvelutasoa. Sekä joukkoliikenteen käyttäjät että autoilijat hyötyvät niin palvelutason kuin lipunhintojen osalta vetovoimaisemmasta joukkoliikenteestä. Matka-aikahyödyt vertailuvaihtoehdon paikoin pahasti ruuhkautuneeseen tieliikenteeseen nähden ovat laaja-alaisia ja ne kohdistuvat niin joukkoliikenteen käyttäjiin, autoilijoihin kuin pyöräilijöihinkin, erityisesti työmatkojen osalta.

Joukkoliikenteen liikennöintikustannukset kasvavat voimakkaasti erityisesti lähijunaliikenteen ja metron tihentyneiden vuorovälien sekä uusien pikaraitiotiehankkeiden vuoksi. Lisäksi suunnitelmaan lisätty, pysyväksi tarkoitettu tukimekanismi joukkoliikenteen lipunhintojen alentamiseksi on huomattava julkistaloudellinen investointi. Se edistää merkittävästi kestävien kulkutapojen houkuttelevuutta sekä siten myös liikennejärjestelmän toimivuutta ja suunnitelman yhteiskuntataloudellista tehokkuutta.

Kestävien kulkutapojen edistämisestä huolimatta on odotettavissa, että tieliikenne ruuhkautuu paikoin huomattavasti nykytilannetta enemmän seudun väestönkasvun ja liikennesuoritteiden kasvun seurauksena. Yhteiskunta- ja julkistalouden näkökulmasta suunnitelman toimenpiteet eivät vähennä tieliikenteen ruuhkautumista ja niiden aiheuttamaa matka-aikojen ja kustannusten kasvua tehokkaimmalla mahdollisella tavalla. Lisäksi suunnitelman hyödyt ovat merkittävältä osin julkisia rahoitustarpeita huomattavasti kasvattavan joukkoliikenteen lipputuen varassa, vaikka ainakin sen täysimääräisenä toteutuminen lienee julkistalouden kestävyysnäkökulmasta hyvin haastavaa. Ilman lipputukea suunnitelman hyöty-kustannussuhde jäisi kuitenkin tasolle 0,45.

Polttoaineveroista saatavat tuotot vähenevät ajoneuvokannan uudistuessa, mikä vaikuttaa negatiivisesti julkistalouteen. Suunnitelmassa ei ole tarjolla konkreettisia, tehokkaita toimenpiteitä liikennemäärien, suoritteiden ja ruuhkautumisen hallintaan, eikä se ota kantaa ajoneuvoliikenteen suoriteperustaisen verotuksen tulevaisuuteen tai julkisen talouden näkyisiin. Lisäksi ajoneuvokannan sähköistyminen ei poista autoilun muita negatiivisia ulkoisvaikutuksia kuin osin.

Yhdyskuntarakenteen tiivistäminen keskuksiin ja kehitettävien raideyhteyksien varsille sekä sekoittuneen maankäytön edistäminen ovat seudulle tärkeitä kilpailukykytekijöitä. Ne tukevat kasautumista, työmarkkinoiden toimivuutta, infrastruktuurin ja palvelujen järjestämisen kustannustehokkuutta sekä yleisesti julkistaloudellista resurssiviisautta.

Menestyvän seudun näkökulmasta asuntotuotantotavoitteet on syytä pitää korkealla tasolla. Asuntojen ja rakennusoikeuden suhteelliset hinnat puoltavat uusien asuntojen rakentamista keskuksiin. Toisaalta alueiden monimuotoisuus ja luonnonläheisyys ovat Helsingin seudun vetovoimaan vaikuttavia valttikortteja. Tiivistyvän maankäytön ja kestävästi liikennejärjestelmän integroiva suunnittelu on siten edellytys seudun pidemmän aikavälin kilpailukykyyn ja vetovoiman takaimiseksi.

Helsingin seudun kansainvälisen kilpailukykyyn parantamiseen tähtäävien toimien näkökulmasta investointiohjelman hankkeet ovat perusteltuja. Ne vahvistavat Helsingin seutua TEN-T-kaupunkisolmukohtana sekä edistävät yhteyksiä TEN-T-ydinverkkokäytäviin. Myös elinkeinoelämän tilatarpeisiin vastaaminen tukee seudun menestystä.

Suurella kuvalla suunnitelma ei kykene merkittävästi kirittämään Helsingin seudun asemaa suhteessa kansainvälisiin verokkikaupunkeihin. Kunnianhimoisemmalla markkinamekanismien ja päästötoimien hyödyntämisellä

tieliikenteessä ja maankäytössä olisi mahdollista saavuttaa edelläkävijyyttä ja houkutella uusia osaajia, yrityksiä ja innovaatioita.

6.2. Ristiriitaiset vaikutukset

Suunnitelmassa on mukana toimenpiteitä ja toimintaympäristön muutoksia, joilla on päätavoitteiden osalta ristiriitaisia vaikutuksia (kuva 18). Toimenpiteiden jatkosuunnittelussa tulee tunnistaa monipuolisesti vaikutukset ja pyrkiä vähentämään negatiivisia vaikutuksia. Huolellisella jatkosuunnittelulla monia haitallisia vaikutuksia on mahdollista vähentää.

	Hiilineutraali	Hyvinvoiva	Menestyvä
Seudun väestönkasvu	<ul style="list-style-type: none"> - Lisää liikennesuoritetta - Lisää metsäkatoa, luonnonvarojen käyttöä ja painetta ympäristölle + Luo edellytyksiä joukkoliikenteen palvelutason parantamiselle 	<ul style="list-style-type: none"> - Haasteet palveluverkon riittävyydelle erityisesti jo nykyisellään tiiviillä asumisen alueilla - Lähiluonnon asukaspaine kasvaa + Hillitsee asumisen hintaa 	<ul style="list-style-type: none"> + Varmistaa seudullisen ja valtakunnallisen kilpailukyyn - Vaatii merkittäviä investointeja infraan ja palvelutuotantoon
Maankäytön tiivistäminen	<ul style="list-style-type: none"> + Lisää kestäväää liikumista ja vähentää päästöjä + Vähemmän metsäkatoa - Lämpösaarekeilmiö ja hulevesien hallinta 	<ul style="list-style-type: none"> - Vähemmän lähiluontoa - Palveluverkon toteutumisen haasteet + Palveluiden parempi saavutettavuus 	<ul style="list-style-type: none"> + Kasautumis- ja saavutettavuusetuja + Infrastruktuurin ja palvelujen järjestämisen kustannustehokkuus
Monipuoliset asumisen vaihtoehdot	<ul style="list-style-type: none"> - Suuret asunnot/pientaloasuminen aiheuttavat enemmän rakentamisen päästöjä, käytön-aikaista energiankulutusta ja metsäkatoa 	<ul style="list-style-type: none"> + Vastaavat erilaisiin tarpeisiin ja elämäntilanteisiin + Parempi asuttavuus ja asumisen laatu + Torjuu/korjaa alueellista eriytymisketä 	<ul style="list-style-type: none"> + Seudun runsas ja monipuolinen asuntotarjonta on seudulle tärkeä kilpailukykytekijä + Täydennysrakentaminen tukee paikallisten asukasohjien kasvua
Tieinvestoinnit	<ul style="list-style-type: none"> - Henkilöautoliikenne kasvaa, joskin seudullinen merkitys vähäinen 	<ul style="list-style-type: none"> - Lisää tie- ja katu-pölyä - Lisää liikennemellulle altistuvia - Estevaikutukset 	<ul style="list-style-type: none"> + Usein suuria matkai-ahyötyjä suhteessa investointikustannuksiin
Sähköautotukitoimet	<ul style="list-style-type: none"> + Vähentää päästöjä 	<ul style="list-style-type: none"> + Vähentää lähipäästöjä, lukuun otamatta tie- ja katu-pölyä - Ei kaikille mahdollinen, hyödyt kohdistuvat hyvin toimeentulleille 	<ul style="list-style-type: none"> - Nykyisellä verotuksella vähemmän verotuloja valtiolle - Ei vähennä tilantarvetta - Sähköautojen saattavuus ja hinta

Kuva 18: MAL 2023 -suunnitelman tunnistetut ristiriitaiset vaikutukset.

6.3. Vaikutusten arvioinnin jatkosuositukset

Vaikutusten arvioinnin pohjalta laaditut suositukset jatkosuunnitteluun on koottu kuvaan 19. Suositukset on kuvassa jaoteltu päätavoitteittain, vaikka osa niistä tukee useampaa tavoitetta. MAL-

suunnitelma on strategisen tason seudullista suunnittelua, siksi osa toimenpiteistä on yleispiirteisiä ja niiden vaikutukset ovat pääosin välillisiä ja useiden toimenpiteiden yhteisvaikutuksesta syntyviä. Suunnitelman lopulliset vaikutukset tulevat määrittämään pitkälti myös jatkosuunnittelussa tehtävien päätösten perusteella. Seudun kestävä kehityksen edistäminen sekä haitallisten vaikutusten lieventäminen on mahdollista seudullisella suunnittelulla sekä eri toimijoiden välisellä tiiviillä yhteistyöllä.



Kuva 19: Vaikutusten arvioinnin suositukset jatkosuunnitteluun.

6.3.1. Useampaa tavoitetta tukevat suositukset

Vaikutusten arvioinnissa on tunnistettu keinoja, jotka vaikuttavat samanaikaisesti useaan tavoitteeseen. Tieliikenteen hinnoittelulla on positiivisia vaikutuksia sekä

kestävään kasvuun että taloudelliseen kestävyteen. Maankäytön sijoittuminen puolestaan vaikuttaa kaikkiin päätavoitteisiin.

Ajoneuvoliikenteen hinnoittelulla pyritään luomaan suhteellista kilpailuetua joukkoliikenteelle, vähentämään henkilöautoliikennettä ja tieverkon ruuhkautumista sekä ohjaamaan henkilöautoilijoita liikkumaan kestävin kulkumuodoin. Hyvin suunniteltuna tieliikenteen hinnoittelun olisi mahdollista tuottaa tehokkaita ohjausvaikutuksia, jotka hillitsisivät henkilöautosuoritteiden kasvua, liikenteen ruuhkautumista ja niistä aiheutuvia päästöjä. Ruuhkautumisen kasvu heikentää seudun saavutettavuutta ja on siten seudun menestykseen vaikuttava tekijä. Pidemmällä aikavälillä tienkäyttömaksut tukisivat myös yhdyskuntarakenteen kehitystä kestävämpään suuntaan.

Tieliikenteen hinnoittelumekanismia hyödyntäviä toimia liikenteen haittojen vähentämiseksi on käytössä jo useilla kaupunkiseuduilla. Tieliikenteen hinnoittelu olisi erittäin tehokas tapa vähentää ruuhkien aiheuttamia matka-aikatappioita ja parantaa suunnitelmaluonnoksen yhteiskuntataloudellista kannattavuutta. Liikenteen hinnoittelun vaikutuksia on syytä tutkia laajasti. Huomiota olisi kiinnitettävä sosiaaliseen oikeudenmukaisuuteen ja vaikutuksiin eri liikkujaryhmiin sekä elinkeinoelämän kilpailukykyyn.

Asumista ja työpaikkoja tulisi sijoittaa entistä tavoitteellisemmin joukkoliikenteeseen tukeutuen. Maankäytön vielä vahvempi tiivistäminen kestävästä liikkumisesta vyöhykkeille, joukkoliikenteen runkoyhteyksien varsille sekä keskuksiin ja asemanseuduille loisi paremmat edellytykset joukkoliikenteen palvelutason parantamiselle ja vähentäisi henkilöautoriippuvuutta. Joukkoliikennettä uhkaa nykyisellään kurjistumisen kierre: matkustajamäärät ovat vähentyneet ja myös infrakorvauksista syntyy korotuspainetta lipunhintoihin ja palvelutason karsimiseen. Tiiviillä maankäytöllä luodaan edellytyksiä joukkoliikennetarjonnan parantamiselle. Tätä kautta saadaan lisää matkustajia joukkoliikenteeseen ja lisää lipputuloja, mikä vähentää lipunhintojen korotuspaineita ja osaltaan edistää kestävien kulkumuotojen käyttöä.

6.3.2. Hiilineutraali-tavoitetta tukevat suositukset jatkosuunnitteluun



Päästövähennystavoitteet ja -velvoitteet tulevat todennäköisesti kiristymään tulevaisuudessa, jolloin Helsingin seudulla olisi kyettävä tehokkaiisiin ja nopeisiin toimiin Hiilineutraali -päästötavoitteen saavuttamiseksi. Suunnittelussa tulee huomioida, että kansallisena tavoitteena on henkilöautoliikenteen suoritteiden kasvun pysäyttäminen vuoden 2020 tasolle. Sähköautojen yleistyessä henkilöauton käyttökustannukset laskevat. Samaan aikaan joukkoliikenteen lipunhintoihin kohdistuu voimakasta nousupainetta.

Seudulla tulisi edistää liikenteen päästöjä vähentäviä toimenpiteitä, joiden toteutumiseen seutu voi itse vaikuttaa. Ympäristövyöhykkeiden kehittäminen ja pysäköintipolitiikan toimenpiteet ovat mahdollisia nykyisellä lainsäädännöllä. Ympäristövyöhykkeillä pyritään ennen kaikkea nopeuttamaan ajoneuvokannan uudistumista. Ympäristövyöhykkeet voitaisiin ottaa käyttöön Helsingin keskustasta liikelle lähtien. Vyöhykkeitä voidaan laajentaa vaiheittain ja ottaa asteittain käyttöön tiukempia rajoitteita. Polttomootoriajoneuvoille voidaan sallia pääsy vyöhykkeille maksulla tai bensa- ja dieselajoneuvojen liikkumista voidaan rajoittaa kokonaan ajallisesti tai alueellisesti.

Suunnitelmassa tulee ottaa käyttöön myös tehokkaita raskaan liikenteen päästövähennystoimia. Raskas liikenne aiheuttaa lähes puolet liikenteen päästöistä vuonna 2040, sillä käyttövoimauudistus on henkilöautoja selvästi hitaampaa. Kaupunkilogistiikkaa uudistamalla ja tehostamalla sekä edistämällä sähköisiä jakelukuljetuksia vaikutetaan raskaan liikenteen päästöihin kaupunkiseudulla. Käyttövoimauudistusta voidaan tukea myös raskaan liikenteen latausinfraa kehittämällä.

Uudisrakentamisen sijoittamista on tarkistettava kohti olemassa olevaa rakennetta seudun hiilinielut ja -varastot, arvokkaat luontoalueet, vesistöt, suojelu- ja virkistysalueet sekä ekologiset yhteydet huomioiden. Seudulla tulisi pyrkiä hyvitämään syntyvät luontohaitat luonnonsuojelulakiin tulevan ekologisen kompensaaion periaatteiden mukaisesti niiltä osin, kun haittoja ei pystytä muilla keinoin välttämään. EU:n biodiversiteettistrategiaa tullaan toteuttamaan useiden vireillä olevien lakiuudistusten myötä. MAL-suunnittelussa tulee seurata lainsäädännön kehittymistä ja varautua ennalta lain vaatimusten muutoksiin.

MAL-suunnitelman asumisen ja rakentamisen päästövähennystoimenpiteitä tulee tarkentaa. Rakentamisen ja asumisen päästövähennystoimille tulisi asettaa selkeät tavoitetasot, jotta toimenpiteiden vaikutuksia voitaisiin arvioida. Kuntien tulisi tukea uusiutuvaa energiantuotantoa ja vähähiilistä uudistuotantoa.

6.3.3. Hyvinvoiva-tavoitetta tukevat suositukset jatkosuunnitteluun



Kuntien on tarpeen huolehtia maapolitiikan, kaavoituksen ja tontinluovutuksen keinoin riittävän, monipuolisen ja kohtuuhintaisen asuntotuotannon edellytyksistä. Valtion on puolestaan tuettava asuntotuotannon toteutusedellytyksiä. Uudisrakentaminen tulee ensisijaisesti suunnata alueille, joissa perusedellytykset arjen sujuvuudelle ovat kunnossa tai joissa lisäkehittämisellä saadaan parannettua nykyisten asukkaiden elinympäristöä ja arjen sujuvuutta.

Asumisen energiatehokkuuden parantamiseksi tulee kiinnittää erityistä huomiota olemassa olevan rakennuskannan energiatehokkuuteen ja vähäpäästöisen energiantuotannon edistämiseen. Pelkästään uusien asuntojen energiatehokkuutta parantamalla päästötavoitteita ei saavuteta rakennusten osalta.

Tulevaisuudessa seudun väestörakenne muuttuu nykyisestä (enemmän vieraskielisiä, enemmän ikääntyneitä). Maankäytön (ml. palvelut), asumisen ja liikenteen suunnittelussa on tunnistettava muuttuvan väestön tarpeet kaikilla suunnittelutasoilla.

Palveluiden sijoittumisen vaikutukset tulee tunnistaa jatkosuunnittelussa. Palveluiden sijoittumisella on keskeinen vaikutus liikkumistarpeeseen ja käytettävään kulkumuotoon. Palvelut tulisi sijoittaa siten, että ne kannustavat liikkumiseen kestävin kulkumuodoin ja parantavat osaltaan sujuvan arjen toteutumisedellytyksiä.

Määrällisten asuntotavoitteiden lisäksi tulee määritellä yhteisesti hyväksytyt laadukkaan ja monipuolisen asuntotuotannon kriteerit. Määrällisillä asuntotuotantotavoitteilla ei yksistään voida varmistaa laadukkaan ja monipuolisen asuntotuotannon toteutumista. Laadukkaalla ja monipuolisella asuntotuotannolla vaikutaan erityisesti alueiden eriytymiskehitykseen.

Suunnitelmassa tunnistetut kaupunki uudistusalueet tulee kytkeä suunnitelman muihin toimenpiteisiin, jotta toimenpiteet voidaan kohdentaa tarkemmin ja niiden toteutuminen pystytään paremmin varmistamaan.

Kävelyä ja pyöräilyä edistävien toimenpiteiden ja investointien rahoitus ja toteutuminen on varmistettava. Liikkumisen ohjauksella voidaan lisätä aktiivista liikuttamista, joka edistää myös kansanterveyttä. Hiukkaspäästöjä voidaan alentaa vähentämällä moottoriajoneuvoliikennettä ja rajoittamalla kitkarenkaiden käyttöä.

6.3.4. Menestyvä-tavoitetta tukevat suositukset jatkosuunnitteluun



Helsingin seudun menestystä voidaan vahvistaa monin toimenpitein. Oikein suunniteltuna ja vaikutukset huolellisesti tunnistaen ohjauskeinoistakin saataisiin oikeudenmukaisia ja seudun menestystä vahvistavia.

Investointien priorisointia olisi hyvä jatkaa kokonaistaloudellisen vaikuttavuuden näkökulmasta. On tärkeää tunnistaa julkisen budjettirahoituksen rajallisuus ja resurssien niukkuus, mikäli liikenteestä kerättävää tulorahoitusta ei pyritä kasvattamaan esimerkiksi tieliikenteen haittoja hinnoittelemalla. Joukkoliikenteen infrakorvaus- ja subventiojärjestelmää tulisi joka tapauksessa kehittää tavalla, joka pienentää lipunhintojen korotuspaineita ja tukee kestävien kulkumuotojen ja matkaketjujen kilpailukykyä seudulla.

Seudun suunnittelussa tulee ottaa huomioon Helsingin seudun kansainvälinen kilpailukyky -selvityksen suositukset. Suhteessa pohjoismaisiin kilpailijoihinsa Helsingin seudulla on parannettavaa erityisesti tuottavuudessa ja innovaatiokyvykkyydessä sekä niihin olennaisesti liittyvässä työperäisessä maahanmuutossa. Tarkasteltujen kaupunkien joukossa Helsingin alueen työllisyys on alhaisin ja työttömyys korkein. Koulutetun työvoiman saatavuudessa sekä tutkimus- ja kehittymenoissa Helsingin seutu on pohjoismaisten verrokkien viimeisenä. Myös kestäväan kehityksen liittyvissä kysymyksissä Helsingin seutu on selkeällä takamatkalla: hiilinieluja ja suojeltuja alueita on verrokkeja vähemmän, ja hiilineutraaliustavoitteet ovat pohjoismaista keskikastia.

Helsingin seudun vahvuuksiksi suhteessa verrokkeihin osoittautuivat puolestaan teknologiateollisuus- ja startup-vetoinen innovatiivisuus, tasa-arvoisuus sekä

hyvään työelämän ja vapaa-ajan tasapainoon liittyvät mittarit. Helsingin seutu on tulosten mukaan onnellinen, turvallinen ja terveellinen ympäristö ja onnistunut välttämään segregatiota verrokkikaupunkiseutuja paremmin. Helsingin seudun vahvuuksista tulee pitää kiinni ja heikommin menestyneitä osa-alueita parantaa. MAL-suunnittelun tasolla erityisesti ekologiset kysymykset ovat keskeisiä ja ilmastotoimiin tulisi lisätä kunnianhimoa.

Seudun hajanaisen luonteen aiheuttamien ongelmien ratkominen on seudun menestyksen rakentamisessa avainasemassa. Siksi vahvat panostukset keskeisten keskusten kehittämiseen ja asuntotarjonnan kasvattamiseen ovat perusteltuja. Yhdessä tämän kanssa laajempaa työssäkäyntivähykettä tulisi nivoa entistä tiiviimmin joukkoliikennejärjestelmään ja kehittää työpaikka-alueiden saavutettavuutta.

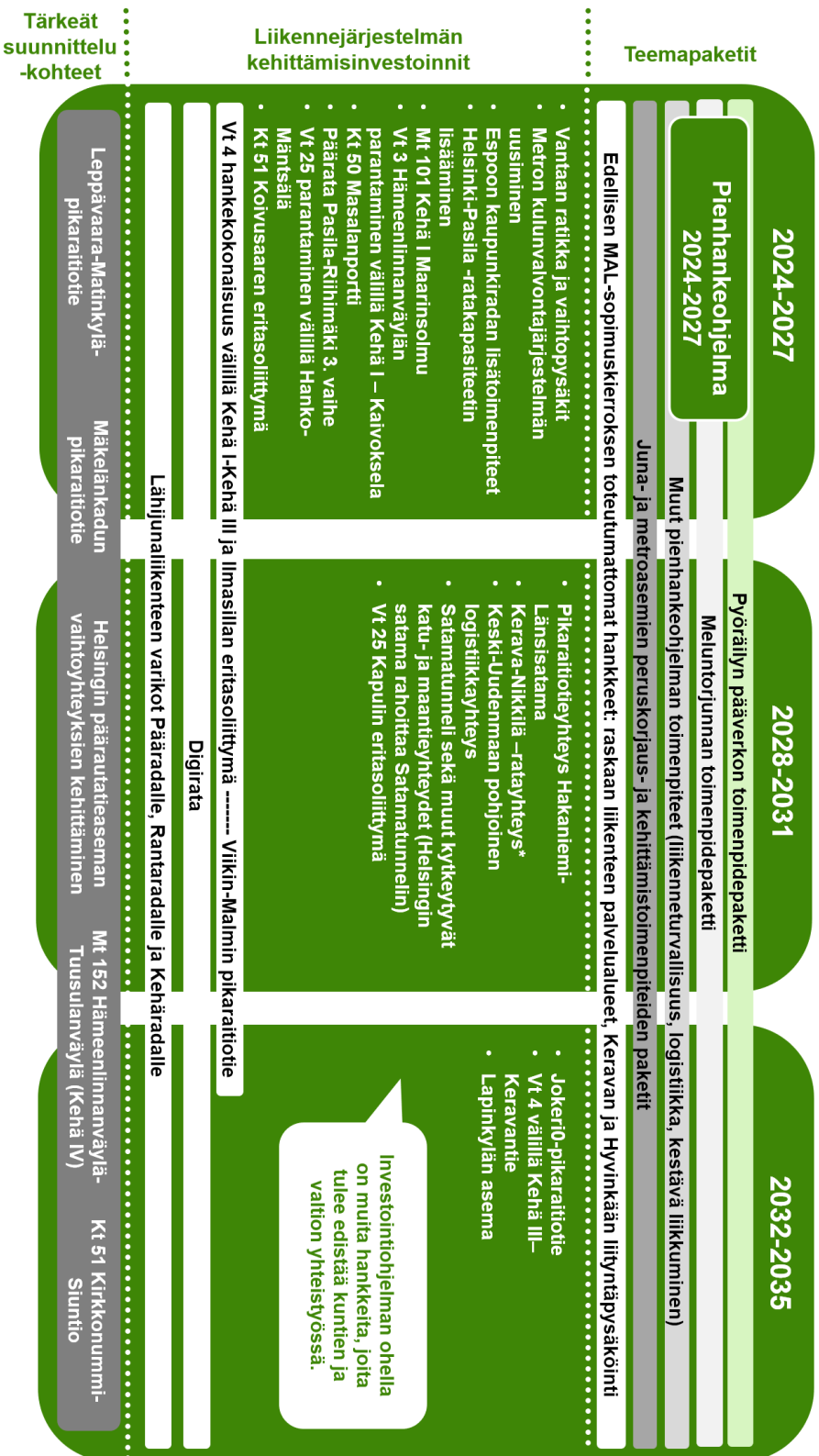
7. Jatkotoimet

MAL 2023 -suunnitelman valmistumisen jälkeen suunnitelmaa pannaan toimeen normaaleissa kuntien ja valtion prosesseissa, kuten jatkuvassa liikennejärjestelmätyössä sekä kaavoituksessa. Lisäksi MAL 2023 -suunnitelmalla valmistaudutaan kuntien ja valtion välisen, vuosille 2020–2031 tehdyn MAL-sopimuksen päivitykseen. MAL-sopimuksen päivitys käynnistyy vuonna 2023. MAL 2023 -suunnitelma syöttää keskeisiä sisältöjä kuntien ja valtion välillä sovittavaksi.

MAL 2023 -suunnitelmassa on esitetty joitakin jatkoselvitystarpeita teemoista, joita ei ole tyhjentävästi tarkasteltu MAL-suunnitteluprosessin aikana. Tunnistettuja jatkoselvitys- ja jatkotyötarpeita ovat:

- Joukkoliikenteen nopeuttamisen toimenpiteet
- Kävelyn edistämishjelma
- Helsingin seudun vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluverkon nykytila ja kehittämistarpeet
- Hankeyhtiöiden suurten ratahankkeiden vaikutukset Helsingin seudun liikennejärjestelmään ja maankäyttöön
- Etätyön määrä ja vaikutukset koronapandemian jälkeen
- Asumispreferenssit ja muuttoliikkeen muutokset
- Jakeluliikenne (ja verkkokauppa) Helsingin seudulla tulevaisuudessa
- Seudun tieverkon liikennemäärät ja ruuhkautuminen nyt ja tulevaisuudessa

- Tieverkon nopeusrajoitusten alentaminen ja erilliset joukko- ja tavaraliikenteen kaistat - verkollinen tarkastelu mahdollisista yhteysväleistä ja näiden laajemmista vaikutuksista
- Mahdollisten ympäristövyöhykkeiden laajuus, vaiheistus, toteutustapa ja vaikutukset



*Hanke on mahdollista aloittaa vuoteen 2030 mennessä, jos maankäyttö kehitty Sipoon ja Keravan ennusteiden mukaisesti (yhteensä 20 000 asukasta vyöhykkeellä). Sipoon ja Keravan kuntien ylimääräisistä rahoitusosuuksista liikenteen operoimiskustannuksiin tulee sopia seudullisesti. Näistä rahoitusosuuksista Sipoon on ilmoittanut ottavansa vastuun MAL 2019-suunnitelman mukaisesti.

HSL:n julkaisuja 5/2023
ISSN 1798-6184 (pdf)
ISBN 9978-952-253-366-1 (pdf)



HSL Helsingin seudun liikenne
Opastinsilta 6A, Helsinki
PL 100, 00077 HSL
puh. (09) 4766 4444
etunimi.sukunimi@hsl.fi



HRT Helsingforsregionens trafik
Semaforbron 6 A, Helsingfors
PB 100 • 00077 HRT
tfn (09) 4766 4444
fornamn.efternam@hsl.fi

www.hsl.fi

MAL 2023

Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelma, taustaraportti



MAL 2023

Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen
suunnitelma, taustaraportti

**Hyväksytty HSL hallitus ja HSYK 12.9.2023 sekä KUUMA-
johtokunta 26.9.2023.**

HSL Helsingin seudun liikenne

HSL Helsingin seudun liikenne
Opastinsilta 6 A
PL 100, 00077 HSL
puhelin (09) 4766 4444
www.hsl.fi

Lisätietoja:

Sini Puntanen, etunimi.sukunimi@hsl.fi
Heikki Salmikivi, etunimi.sukunimi@hel.fi
Tomi Henriksson, etunimi.sukunimi@vantaa.fi

Esipuhe

Helsingin seudun MAL 2023 -suunnitelma on valmisteltu ja valmistunut aikana, joka on ollut täynnä yhteiskunnallisia mullistuksia. Edellisen MAL 2019 -suunnitelman valmistumisen jälkeen, vuonna 2020 käynnistyi maailmanlaajuinen COVID19-pandemia, joka muutti, ehkä jopa pysyvästi, käsitystämme mm. liikkumisesta, työn tekemisen tavoista ja asumistavoista. MAL-suunnittelua on asemoitu uuteen asentoon ja pyritty ennakoimaan tulevaisuutta täysin uudentilanteessa.

Suuren haasteen eteen on joutunut erityisesti joukkoliikenne matkustajamäärien romahdettua pandemian ja liikkumisrajoitusten alettua. Matkustajat ovat hiljalleen rajoitusten poistuttua palanneet joukkoliikenteen pariin, mutta pysyväksi toimintataivaksi jäänyt etätyö jättänee, erityisesti työmatkaliikkumisen osalta, matkustajamäärät myös lähivuosina aiempaa alemmalle tasolle. Joukkoliikennejärjestelmä on tärkeä osa kestävästä liikennejärjestelmästä, joten sen kilpailukyvyistä ja toimivuudesta on pidettävä erityistä huolta myös tässä liikkumisen murrosvaiheessa.

Pandemia muutti ajatteluamme myös asumiskysymyksiin liittyen. Viher- ja virkistysalueiden merkitys korostui ihmisen arjessa ja vapaa-ajalla, kun muut palvelut olivat suljettuina. Lisääntynyt kotona vietetty aika ja etätyöt asettivat myös uudenlaisia toiveita väljemmästä asumisesta. Monille etätyö on mahdollistanut piilevien asumistavoitteiden toteuttamisen, mikä on näkynyt esimerkiksi monipaikkaisen asumisen lisääntymisenä ja muuttona kauemmaksi työpaikasta. Tilanne on osittain palautunut, mutta erityisesti asumisväljyyden kasvu näkyy seudun asuntomarkkinoilla.

Venäjän hyökättyä Ukrainaan keväällä 2022 syntyi toimintaympäristöön uusi merkittävä epävarmuustekijä ja Suomen geopoliittinen tilanne muuttui ratkaisevasti. Panostukset huoltovarmuuteen ja puolustukseen hallitsevat yhteiskunnallista keskustelua ja vaikuttavat kokonaisvaltaisesti siihen, kuinka yhteisiä varoja priorisoidaan. Tiukka taloudellinen tilanne heijastuu myös liikenteen hallinnonalalle, mikä väistämättä tulee vaikuttamaan liikennejärjestelmän kehittämisen mahdollisuuksiin vähintäänkin keskipitkällä aikavälillä. SOTE-uudistus vaikeuttaa osaltaan kuntien taloudellista tilannetta ja heikentää kuntien investointikykyä. Samanaikaisesti energian hinnan nousu on vaikuttanut mm. liikenteen, asumisen ja rakentamisen kustannuksiin merkittävästi. Liikenteen kustannusten kasvu vaikuttaa kuljetusten kustannustasoon ja sen myötä kaikkien tuotteiden hintoihin, mutta myös kansalaisten arkeen liikkumisen kallistuessa.

Asuntokauppa vilkastui COVID19-pandemian myötä koko seudulla. Esimerkiksi Helsingissä tehtiin asuntokauppaa vilkkaammin kuin koskaan aiemmin 2010-luvulla.

Muuttoliike suuntautui erityisesti kehyskuntiin, jossa myös asuntokauppa kävi vilkkaana. Erityisesti etsittiin lisätilaa, ja pienimpien asuntojen kysyntä laski. Venäjän hyökkäyssodan alettua ja sen vaikutusten levittyä laajemmalle epävarmuus asuntomarkkinoilla on lisääntynyt. Rakentamiskustannukset ja energian hinta ovat nousseet, samoin asuntolainojen korot, ja kuluttajien luottamus oman talouteen on romahtanut. Kaikella tällä on vaikutuksia sekä rakennuttajien ja rakennusliikkeiden että kuluttajien käyttäytymiseen.

Erityisesti keväästä 2023 alkaen seudun asuntokauppa on hidastunut. Rakentamisen suhdanne on heikentynyt ja uusien asuntoaloitusten määrät ovat laskeneet huomattavasti verrattuna viime vuosien huippulukemiin. Myös valmistuneiden asuntojen määrät ovat jääneet hiukan viime vuosien tasosta, mutta asuntoaloitusten määrän lasku näkyy markkinoilla vasta tulevina vuosina. Asuntomarkkinatilanteen enustetaan jatkuvan, kunnes korot ja inflaatio asettuvat ja kuluttajien luottamus kohenee.

Venäjän hyökkäyssota on vauhdittanut tarvetta luopua fossiilisista polttoaineista ja erityisesti venäläisestä öljystä ja kaasusta. Samaan aikaan ilmastonmuutos ei odota ja vihreää siirtymää on tehtävä pikaisella vauhdilla. Erityisesti liikenteen sähköistyminen on ottanut suuria harppauksia. Toisaalta vaade hiilinielujen ja biodiversiteetin suojeluun on kasvanut entisestään.

Merkittävin muutos on epävarmuuden lisääntyminen kaikessa suunnittelussa. Esimerkiksi seudun kasvunäkymä ja investointien kiireellisyys ovat muuttuneet epäselvemmiksi. Suunnitelman valmistelussa on hyväksytty, että näkymä tulevaisuuteen on nykyisellään sumuinen. Samalla on huomioitava, että teemme suunnitelmaa vuoteen 2040. Siihen mennessä ehdimme käydä läpi monenlaisia uusia mullistuksia sekä päivittää suunnitelmaa vielä lukuisia kertoja. Suhtautukaamme tulevaisuuteen siis positiivisella mielellä, mutta riittävällä maltilla.

Tiivistelmä

Helsingin seudun MAL 2023 -suunnitelma on strateginen, Helsingin seudun 14 kuntaa kattava maankäytön (M), asumisen (A) ja liikenteen (L) suunnitelma. Suunnitelma ilmaisee seudun kuntien yhteisen tavoitetilan seudun kehityksestä vuoteen 2040 ja luo näkemystä vuoteen 2060 asti. MAL 2023 jatkaa seudun maankäytön ja liikennejärjestelmän suunnittelun perinnettä ja päivittää edellisen MAL 2019 -suunnitelman. MAL 2023 -suunnitelma toimii kuntien puolelta lähtökohtana valtion ja kuntien väliselle MAL-sopimukselle, jossa sovitaan tärkeimmistä lähivuosien maankäytön, asumisen ja liikenteen toimenpiteistä Helsingin seudulla.

Visiona on, että Helsingin seutu on vuonna 2040 Euroopan kestävimmin kasvava ja ihmisläheisin metropolialue. Seutu saavuttaa vision mukaisen tulevaisuuden vuoteen 2040 mennessä vastamalla suunnitelmalle asetettuihin kolmeen päätavoitteeseen: hiilineutraaliin, hyvinvoivaan ja menestyvään Helsingin seutuun.

Helsingin seutua kehitetään yhdyskuntarakenteeltaan monikeskuksisena metropolina. Merkittävin osa kasvusta ohjataan joukkoliikenteellä hyvin saavutettaville alueille, erityisesti raideliikenteeseen, asemiin ja joukkoliikenteen solmukohtiin tukeutuen. Kasvun ohjaamisessa hyödynnetään maankäytön ensisijaista kehittämisvyöhykettä. Seudun erilaiset alueet tarjoavat asukkaiden vaihtelevia mieltymyksiä ja tarpeita vastaavia laadukkaita ja monipuolisia asumisen vaihtoehtoja. Keskukset ovat yhdyskuntarakenteen tiivistämisen painopistealueita ja joukkoliikenteen solmukohtia, keskusten ulkopuolella ympäristö on luonnonläheinen ja rakenne väljempi. Keskuksia kehitetään toimintoiltaan sekoittuneina alueina, joissa asuminen, työpaikat ja palvelut kohtaavat ja joissa palvelut ovat helposti saavutettavissa kävellen, pyörällä ja joukkoliikenteellä. Seudun alueiden tasapainoiseen kehitykseen vaikutetaan esimerkiksi saavutettavuutta parantavin liikenneinvestoinnein ja edistämällä monipuolista asuntotuotantoa. Suunnitelmassa on tunnistettu seudullisella tasolla erityisiä uudistustoimenpiteitä kaipaavia kaupunki uudistusalueita, joille suunnataan monipuolisia kaupunkikehittämisen toimenpiteitä.

Jo tehdyt tai rakenteilla olevat investoinnit seudulla hyödynnetään mahdollisimman tehokkaasti. Keskeistä on olemassa olevan liikennejärjestelmän ja erityisesti raideverkon varren täydennysrakentamis- ja kaupunkikehittämispotentiaalin hyödyntäminen sekä olemassa olevan liikennejärjestelmän tehostamis- ja ylläpitotoimenpiteet. Asemanseuduilla panostetaan paitsi tiivistämiseen myös ympäristön viihtyisyyden sekä monipuolisten palvelujen ja asuntotarjonnan parantamiseen. Juna- ja metroasemien laatutasoa ja käytettävyyttä parannetaan. Liikennejärjestelmän kehittämishankkeet parantavat olemassa olevan järjestelmän hyödyntämismahdollisuuksia, toimivat edellytyksenä muun järjestelmän kehittämiselle tai mahdollistavat uutta maankäyttöä ja kaupunkikehittämistä sekä tukevat logistiikan toimintaedellytyksiä. Kävely tunnistetaan omana kulkumuotonaan ja sen edellytyksiä parannetaan erityisesti seudun keskuksissa sekä osana joukkoliikenteen matkaketjuja. Pyöräliikenteen kulkutapaosuutta kasvatetaan toteuttamalla laadukas seudullinen pyöräverkko. Joukkoliikenteen kilpailukykyä suhteessa henkilöautoliikenteeseen parannetaan esimerkiksi kilpailukykyisillä lipun hinnoilla, palvelutason kehittämisellä, joukkoliikenteen nopeuttamisella sekä varmistamalla laajemmin joukkoliikenteen järjestämisen taloudellinen kestävyys. Suunnitelma sisältää monipuolisen toimenpidekokonaisuuden liikenteen päästöjen vähentämiseksi.

Julkaisija: HSL Helsingin seudun liikenne
Tekijät: MAL-valmistelijat
Päivämäärä 6.9.2023
Julkaisun nimi: MAL 2023, Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelma
Avainsanat: maankäyttö, asuminen, liikenne, Helsingin seutu

Sarjan nimi ja numero: HSL:n julkaisuja 6/2023
ISSN 1798-6184 (pdf)
ISBN 978-952-253-367-8 (pdf)
Kieli: suomi.
Sivuja: 88.

Sammandragssida

MAL 2023-planen är en strategisk plan om markanvändningen (M), boendet (B) och trafiken (T) i Helsingforsregionen som omfattar Helsingforsregionens 14 kommuner. Planen beskriver kommunernas gemensamma målbild om utvecklingen i regionen fram till 2040 och skapar vision fram till 2060. MAL 2023 fortsätter traditionen med planeringen av markanvändningen och trafiksystemet och uppdaterar den föregående MAL 2019-planen. MAL 2023-planen fungerar som utgångspunkt för MBT-avtalet mellan staten och kommunerna där man kommer överens om de viktigaste åtgärderna i markanvändningen, boendet och trafiken i Helsingforsregionen under de närmaste åren.

Visionen är att Helsingforsregionen är det mest hållbart växande och människonära metropolområdet i Europa. Regionen når den framtid som beskrivs i visionen senast 2040 genom att besvara de tre huvudmål som har satts upp för planen: att Helsingforsregionen är kolneutral, välmående och framgångsrik.

Helsingforsregionen utvecklas som en metropol med många centrum. Största delen av tillväxten riktas till områden som enkelt kan nås med kollektivtrafiken, särskilt med tanke på spårtrafiken, stationer och kollektivtrafikens knutpunkter. I styrningen av tillväxten utnyttjas markanvändningens prioriterade utvecklingszon. De olika zonerna i regionen erbjuder högklassiga och mångsidiga alternativ för boendet som motsvarar invånarnas varierande preferenser och behov. Centrumen är tyngdpunkter för tätare samhällsstrukturer och kollektivtrafikens knutpunkter, medan miljön utanför centrum är naturnära och strukturen glesare. Centrumen utvecklas som områden med blandade funktioner där boendet, arbetsplatserna och servicen möter varandra och där det är enkelt att nå tjänsterna till fots, med cykel och kollektivtrafik. För att utvecklingen i regionen är balanserad kan påverkas t.ex. med trafikinvesteringar som förbättrar tillgängligheten och genom att främja mångsidig bostadsproduktion. I planen identifieras stadsförnyelseområden som behöver särskilda förnyelseåtgärder på regionnivå. Till dessa områden riktas mångsidiga stadsutvecklande åtgärder.

Investeringar som redan är gjorda eller hålls på att byggas utnyttjas så effektivt som möjligt i regionen. Det viktigaste är att stadsutvecklingspotentialen och potentialen som finns i det kompletterande byggandet vid det redan existerande trafiksystemet och framförallt vid spårnätet utnyttjas samt effektiviserings- och uppehållsåtgärderna i det redan existerande trafiksystemet. I stationsområdena satsas förutom på förtätning också på miljöns trivsamt samt på förbättring av mångsidiga tjänster och bostadsproduktionen. Tåg- och metrostationernas kvalitetsnivå och användbarhet förbättras. Utvecklingsprojekten i trafiksystemet förbättrar möjligheterna för att utnyttja det redan existerande systemet, fungerar som förutsättningar för utveckling av det övriga systemet eller möjliggör ny markanvändning och stadsutveckling samt stöder logistikens verksamhetsförutsättningar. Promenad identifieras som ett eget frädsätt och dess förutsättningar förbättras framförallt i regionens centrum samt som en del av kollektivtrafikens resekedjor. Cykeltrafikens andel som färdssätt ökas genom att bygga ett högklassigt regionalt cykelnät. Kollektivtrafikens konkurrenskraft i relation till personbilstrafiken förbättras till exempel med biljettpriser som är konkurrenskraftiga, genom att utveckla servicenivån, försnabba kollektivtrafiken samt genom att säkerställa att det är ekonomiskt sett hållbart att ordna kollektivtrafiken. I planen ingår en mångsidig åtgärdshelhet för att minska trafikens utsläpp.

Utgivare: HRT Helsingforsregionens trafik

Datum: 6.9.2023

Publikationens titel: Planutkast för markanvändningen, boendet och trafiken i Helsingforsregionen

Nyckelord: markanvändningen, boendet, trafiken

Publikationsseriens titel och nummer: HRT publikationer 6/2025

ISSN 1798-6184 (pdf)

ISBN 978-952-253-367-8 (pdf)

Språk: finska.

Sidantal:88.

Abstract

The Helsinki Region Land Use, Housing and Transport Plan, MAL 2023, is a strategic plan for the 14 municipalities in the Helsinki region. (MAL comes from the Finnish words for land use, housing and transport.) The plan sets out a common target of the region's municipalities for the development of the region until 2040 and creates a vision until 2060. MAL 2023 continues the tradition of land use and transport system planning in the region and updates the previous MAL 2019 plan. On the part of the municipalities, the MAL 2023 plan serves as the basis for an MAL Agreement between the state and the municipalities. The agreement sets out the most important land use, housing and transport measures in the Helsinki region in the next few years.

The vision is that in 2040, Helsinki region will be the most sustainably growing and people-centered metropolitan area in Europe. The region will achieve its vision for the future by 2040 by responding to the three main objectives set for the plan: A carbon neutral, healthy and successful Helsinki region.

The Helsinki region will be developed as a metropolitan area with a polycentric urban structure. Most of the growth will be directed to areas that are easily accessible by public transport, especially by relying on rail traffic, stations and public transport nodes. A primary development zone for land use will be used to direct growth. The different areas in the region offer high-quality, diverse housing options that meet the residents' varying preferences and needs. Centers are public transport nodes and priority areas for more compact urban development, while areas outside the centers are close to nature and their structure is less compact. Centers will be developed as mixed-use areas that integrate housing, jobs and services where services are easily accessible by walking, cycling and public transport. A balanced development of areas in the region will be achieved, for example, by means of transport investments improving accessibility and by promoting diversified housing production. At the regional level, the plan identifies urban regeneration areas requiring special reform measures. A range of urban development measures will be targeted at these areas.

Investments already made or under construction in the region will be utilized as efficiently as possible. It is essential to utilize the infill and urban development potential of the existing transport system, especially along the rail network, to improve the efficiency of the existing transport system and ensure its maintenance. In areas around stations, focus is not only on increasing density but also on making the environment more pleasant and improving the supply of services and housing. The quality and usability of train and metro stations will be improved. Transport system development projects improve the possibilities of exploiting the existing system, provide a foundation for the development of the rest of the system or enable new land use and urban development, and support the operating conditions for logistics. Walking is recognized as a mode of transport in its own right, and the pre-conditions for walking will be improved, especially in regional centers and as part of public transport travel chains. The modal share of cycling will be increased by creating a high-quality regional cycling network. The competitiveness of public transport compared to car traffic will be improved, for example, by means of competitive ticket prices, improvement of the service level, speeding up public transport and ensuring wider financial sustainability of the organization of public transport. The plan includes a diverse package of measures to reduce transport emissions.

Published by: HSL Helsinki Region Transport

Date of publication: 6.9.2023

Title of publication: Helsinki Region Land Use, Housing and Transport Plan

Keywords: land use, housing, transport services, Helsinki region

Publication series title and number: HSL Publications 6/2023

ISSN 1798-6184 (pdf)

ISBN 978-952-253-367-8 (pdf)

Language: Finnish.

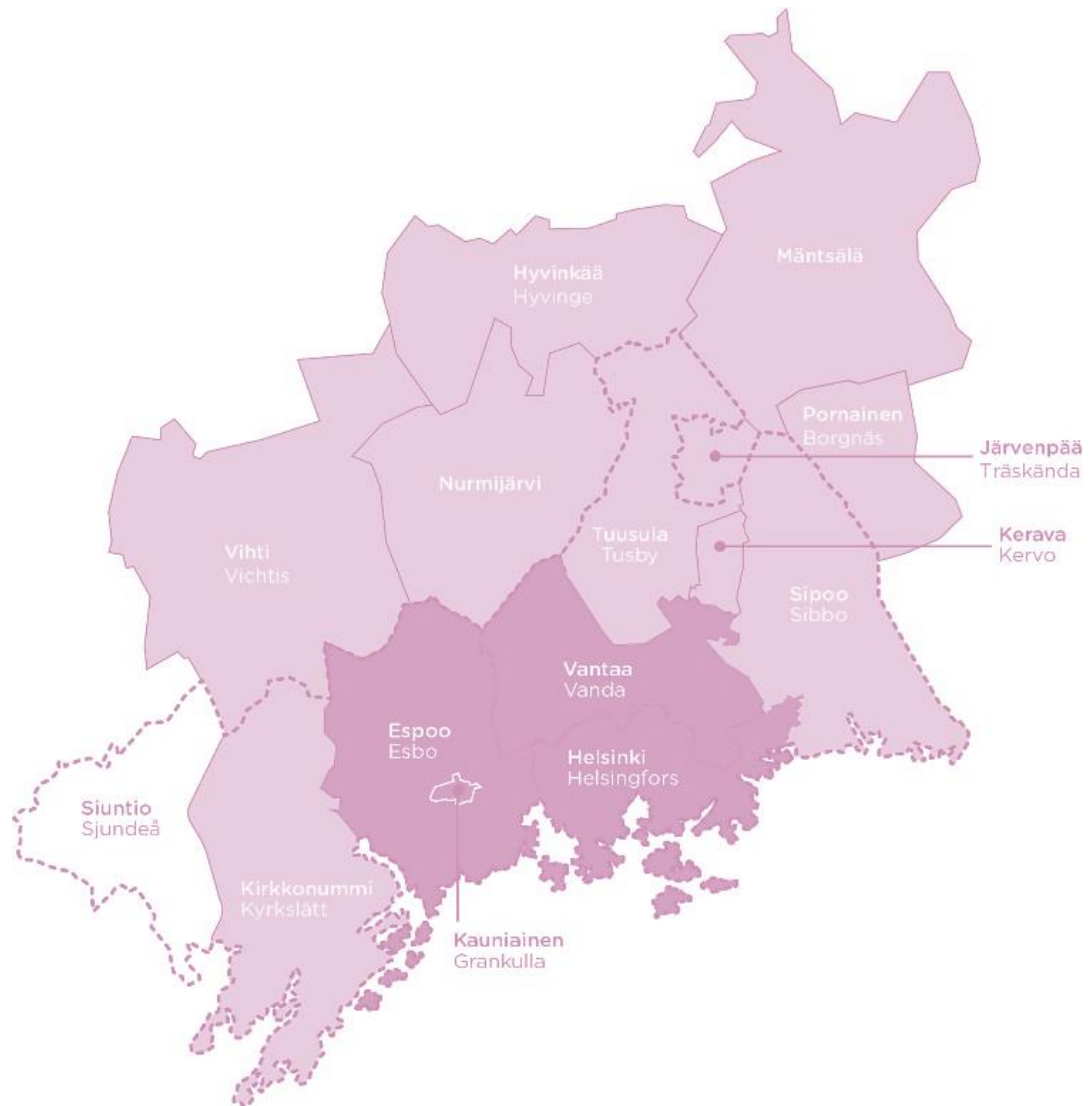
Pages: 88.

Sisällysluettelo

1. Mikä on MAL-suunnitelma?	9
1.1. MAL 2023 -suunnitelman suunnitteluprosessi	12
2. Seudun nykytila ja kehityssuunnat	15
3. Helsingin seutu 2040 - Euroopan kestävimmin kasvava ja ihmisläheisin metropolialue	17
4. MAL 2023 -suunnitelma pähkinänkuoressa	22
4.1. Helsingin seutu kehittyy monikeskuksisena metropolina joukkoliikennejärjestelmään tukeutuen	22
5. MAL 2023 -suunnitelman toimenpiteet	27
5.1. Helsingin seutu kasvaa kestävästi	29
5.1.1. Varmistamme asuntotuotannon riittävyyden kasvavalla seudulla	29
5.1.2. Ohjaamme uuden maankäytön nykyiseen rakenteeseen	32
5.1.3. Edistämme kestävästä liikkumisesta	44
5.1.4. Vähennämme liikenteen ja asumisen CO2 -päästöjä	71
5.2. Helsingin seutu tarjoaa laadukkaan ja monipuolisen elinympäristön	89
5.2.1. Huolehdimme asuinalueiden ja asuntotarjonnan monipuolisuudesta ja laadusta	90
5.2.2. Toteutamme valtion tukemaa ARA-asuntotuotantoa ja edistämme asumisen välimuodon mallien kehittämistä	93
5.2.3. Korjaamme alueellista eriytymiskehitystä kaupunki uudistuksen keinoin	98
5.2.4. Luomme palveluiden sijoittumisella mahdollisuudet sujuvalle ja laadukkaalle arjelle	103
5.2.5. Vähennämme liikenteen haittoja ja parannamme liikenteen turvallisuutta	107
5.3. Helsingin seutu menestyy kansainvälisesti	114
5.3.1. Vahvistamme Suomen ja Helsingin seudun kansainvälisiä ja valtakunnallisia liikenneyhteyksiä	114
5.3.2. Edistämme elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä	123
5.3.3. Varmistamme logistiikan ja tavaraliikenteen toimivuuden	127
5.3.4. Edistämme liikenteen digitalisaatiota ja automaatiota	134
5.4. Investoimme resurssiviisaasti	138
6. Jatkotoimet	146
7. Lähteet	147

1. Mikä on MAL-suunnitelma?

Helsingin seudun maankäytön (M), asumisen (A) ja liikenteen (L) MAL 2023 -suunnitelma on strateginen, keskipitkän aikavälin Helsingin seudun 14 kuntaa kattava suunnitelma (kuva 1). Lisäksi Siuntio on mukana liikennejärjestelmäsuunnittelussa. Suunnitelma ilmaisee seudun kuntien yhteisen tavoitetilan seudun kehityksestä vuoteen 2040 ja luo näkemystä vuoteen 2060 asti. MAL 2023 jatkaa seudun maankäytön ja liikennejärjestelmän suunnittelun perinnettä ja päivittää edellisen MAL 2019 -suunnitelman ([MAL 2019 -suunnitelma, 2019](#)). MAL-suunnitelmassa sovitaan yhteen seudullisia ja valtakunnallisia tavoitteita.



Kuva 1. MAL-suunnitelma kattaa 14 Helsingin seudun kuntaa. Siuntio on mukana suunnitelmassa liikennejärjestelmäsuunnittelun osalta. Yhdeksän seudun kunnista kuuluu HSL-alueeseen (rajattu katkoviivalla).

Maankäytön ja asumisen osalta seudullinen suunnittelu perustuu kuntien vapaaehtoiseen yhteistyöhön ja antaa lähtökohtia kuntien kaavoitukselle ja asunto-ohjelmille. Se täydentää maankäyttö- ja rakennuslain mukaista kaavoitusta. Seudullisella liikennejärjestelmäsuunnittelulla on lakisääteinen pohja, joka perustuu lakiin pääkaupunkiseudun jätehuoltoja ja joukkoliikennettä koskevasta yhteistoiminnasta sekä lakiin alueiden kehittämisestä ja rakennerahastotoiminnan hallinnoinnista.

MAL 2023 -suunnitelma toimii kuntien puolelta lähtökohtana valtion ja kuntien väliselle MAL-sopimukselle, jossa sovitaan tärkeimmistä lähivuosien maankäytön, asumisen ja liikenteen toimenpiteistä Helsingin seudulla. Viimeisin Helsingin seudun kuntien ja valtion välinen MAL-sopimus on tehty 12 vuodeksi vuosille 2020–2031 ([MAL-sopimus, 2020](#)). MAL-sopimusta tullaan päivittämään neljän vuoden välein, seuraavan kerran vuosille 2024–2035.

MAL-suunnittelua tehdään neljän vuoden syklissä. MAL 2023 -suunnitelma päivittää MAL 2019 -suunnitelman sisältöjä uudet tavoitteet ja toimintaympäristön muutokset huomioiden. Näin varmistetaan seudun suunnittelun pitkäjänteisyys ja suunnitteluratkaisujen toimeenpano lyhyellä aikavälillä. Suunnittelu on kuitenkin elävä prosessi ja MAL-suunnittelun sisällöt ja painotukset vaihtelevat hie-man eri kierroksilla.

MAL 2023 -suunnitelmassa on pyritty ottamaan huomioon toimintaympäristön keskeisiä muutoksia. Lähtökohtana on, että suunnitelmaa rakennetaan niin

MAL 2023 -suunnitelmassa huomioitu seuraavat ohjelmat ja lainsäädäntöhankkeet:

EU-taso

- EU fit for 55 eli 55-valmiuspaketti
- Efficient and green mobility -kokonaisuus eli tehokkaan ja vihreän liikkuvuuden paketti
- TEN-T -asetusuudistus

Valtakunnan taso

- Liikenne 12 -suunnitelma
- Väyläviraston investointiohjelma
- Fossiilittoman liikenteen tiekartta
- MAL-sopimus 2020-2031
- Kasvihuonekaasupäästöjen perusennuste
- Liikenneturvallisuusstrategia
- Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma
- KRL-laki (MRL uudistus)
- Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet
- SOTE-uudistus
- Asuntopoliittinen ohjelma
- Logistiikan digitalisaatiostrategia
- Periaatepäätös liikenteen automaation edistämisestä

Maakunta- ja kuntataso

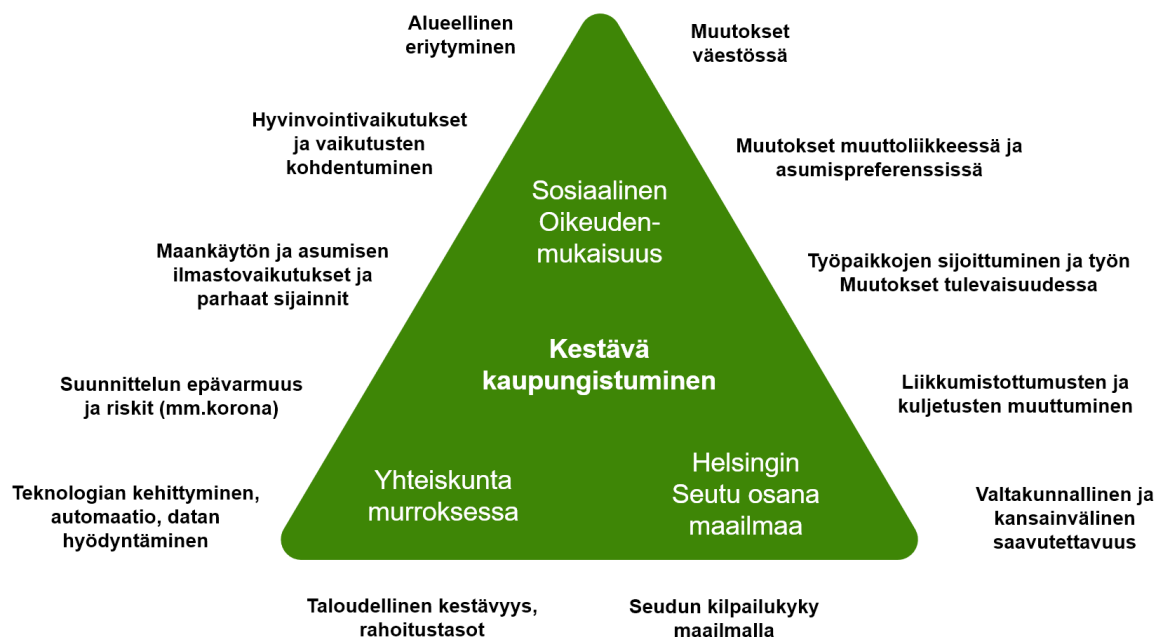
- Uusimaa-kaava 2050
- Etelä-Suomen liikennestrategia
- Itä- ja Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmat
- Hiilineutraali Uusimaa -tiekartta
- Kuntien strategiat, ohjelmat, kaavat ja suunnitelmat

Kuva 2: MAL 2023 -suunnitelmassa huomioidut ohjelmat ja lainsäädäntöhankkeet.

kansainvälisten ja valtakunnallisten poliittisten ohjelmien kuin seutu- ja kuntatasonkin tavoitteiden ja ohjelmien päälle (kuva 2).

MAL-suunnittelua on tehty vuonna 2021 hyväksytyn MAL 2023 -suunnitelman puiteohjelman lähtökohdista ([MAL 2023 puiteohjelma, 2020](#)).

Puiteohjelman kärjet ovat *Yhteiskunta murroksessa*, *Sosiaalinen oikeudenmukaisuus* ja *Helsingin seutu osana maailmaa*. Puiteohjelmassa on määritetty 12 näkökulmaa, joita MAL-suunnittelukierroksella on tarkasteltu (kuva 3).

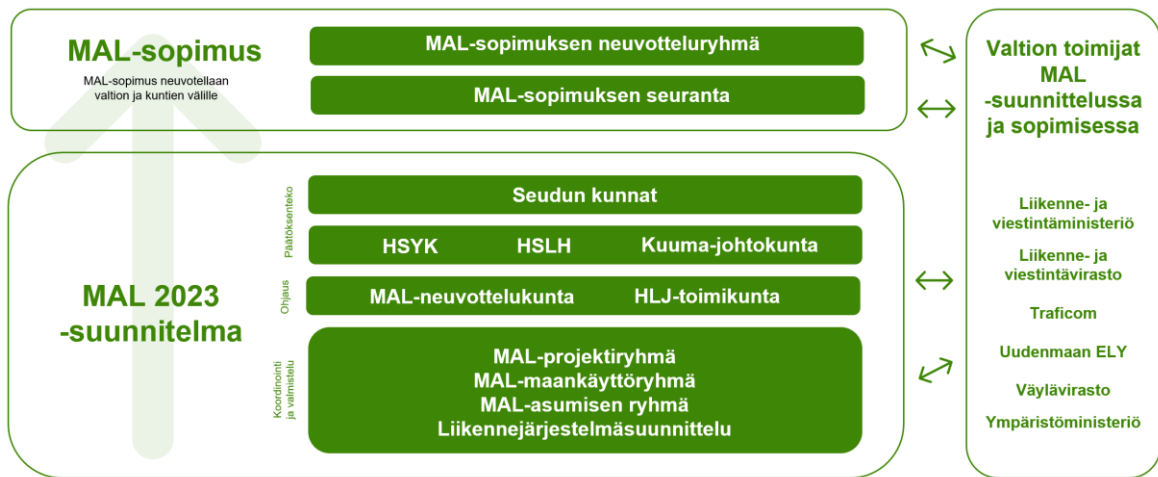


Kuva 3: MAL 2023 -suunnitelman puiteohjelman kärjet ja näkökulmat.

Keskeinen osa Helsingin seudun yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän kehittämistä on yhteisen näkemyksen muodostaminen ja kunnallisen tai alueellisen osaoptimoinnin välttäminen. Seudun asukkaat ja elinkeinoelämä toimivat yli kuntarajojen, jolloin kaupunkiseutua on tarve kehittää ja yhteensovittaa seututasolla toimivana kokonaisuutena. Jatkuvan seutuyhteistyön kannalta luottamuksen rakentaminen eri osapuolten välille on tärkeää. MAL-suunnittelussa on ratkottu yhteistyössä vaikeita ja keskeisimpiä seudullisia kysymyksiä. MAL 2023 -suunnitelma toimii yhtäältä seudun kuntien yhteisten asioiden yhteensovittamisen alustana ja toisaalta kuntien yhteisenä viestinä seudulle tärkeistä asioista valtion suuntaan.

1.1. MAL 2023 -suunnitelman suunnitteluprosessi

MAL-suunnittelua tehdään laajana seudullisena yhteistyönä (kuva 4). Helsingin seudun kunnat vastaavat maankäytön ja asumisen suunnittelusta. HSL vastaa Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnittelusta ja MAL-suunnitelman vaikutusten arvioinnista. Mukana suunnittelussa on myös muita seudun ja maakunnan toimijoita: Uudenmaan liitto, Helsingin seudun ympäristöpalvelut HSY sekä valtion toimijoita: liikenne- ja viestintäministeriö, ympäristöministeriö, liikenne- ja viestintävirasto Traficom, Väylävirasto sekä Uudenmaan ELY-keskus. Suunnittelua ovat ohjanneet Helsingin seudun MAL-neuvottelukunta ja Helsingin seudun liikennejärjestelmätoimikunta (HLJ-toimikunta), joissa on edustettuina suunnitteluun osallistuneet tahot.

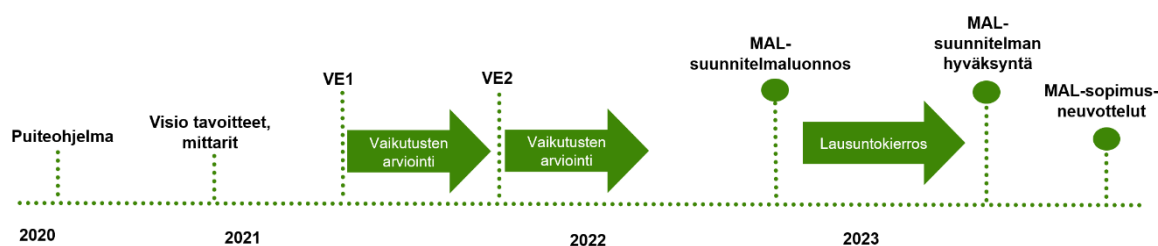


Kuva 4: MAL-suunnittelua tehdään seudullisena yhteistyönä, yhdessä valtiotoimijoiden kanssa.

Maankäytön ja asumisen osalta MAL- suunnitelmasta päättävät Helsingin seudun yhteistyökokous HSYK ja seudun kunnat. Liikennejärjestelmäosion hyväksyy HSL:n hallitus jäsenkuntiensa osalta ja muiden kuntien osalta KUUMA-johtokunta ja asianomaiset kunnat.

MAL 2023 -suunnitelman laadinta käynnistyi vuonna 2020 puiteohjelman laadinnalla ([MAL 2023 puiteohjelma, 2020](#)). MAL 2023 -puiteohjelmassa on kuvattu MAL 2023:n lähtökohdat, keskeiset näkökulmat, organisointi ja valmistelun vaiheet. MAL 2023 -suunnitelman visio, tavoitteet, tavoitetasot ja arviointikokonaisuudet päätettiin vuosien 2021 ja 2022 aikana. Vision ja tavoitteiden hyväksymisen jälkeen käynnistyi suunnitelmaluonnoksen laatiminen loppuvuodesta 2021 (kuva 5).

Suunnitelmaluonnos laadittiin iteratiivisessa prosessissa. Keväällä 2022 tuotettiin ensimmäinen suunnitelmaversio (VE1). Ensimmäistä suunnitelmaversiota seurasi vaikutustenarviointi. Vaikutustenarvioinnin tavoitteena oli tuottaa tietoa siitä, kuinka hyvin ensimmäisen suunnitelmaversioon toimenpiteet vastaavat suunnitelmalle asetettuihin tavoitteisiin. Vaikutusten arvioinnin ja siitä saatujen suositusten pohjalta työstettiin toista luonnosversiota suunnitelmasta (VE2). Sen vaikutusten arvioinnin pohjalta ja poliittisten keskustelujen tukemana viimeisteltiin MAL-suunnitelmaluonnos, joka lähetettiin lausunnoille huhtikuussa 2023. Suunnitelma viimeisteltiin lausunnoista saadun palautteen perusteella kesän ja alkusyksyn 2023 aikana.



Kuva 5: MAL 2023-suunnitelman valmistelun eteneminen.

Suunnitelmaversioon pohjaksi on laadittu suuri määrä erilaisia taustaselvityksiä, jotka toimivat pohjana suunnitelmassa esitetyille toimenpiteille ja linjauksille. Helsingin seudun luottamushenkilöt ovat osallistuneet ja antaneet näkemyksensä MAL 2023 -suunnitelman valmisteluun webinaareissa tammikuussa ja syyskuussa 2021 sekä visio ja tavoitteet -seminaarissa ja pienryhmätyöskentelyssä lokakuussa 2021. Ensimmäistä suunnitelmaversiota (VE1) ja sen vaikutusten arvioinnin tuloksia käsiteltiin Helsingin seudun kuntien luottamushenkilöiden kanssa seminaarissa ja pienryhmätyöskentelyssä toukokuussa 2022. Toiseen suunnitelmaversioon luottamushenkilöt antoivat näkemyksensä seminaarissa ja pienryhmätyöskentelyssä lokakuussa 2022.

Asukkaiden näkemyksiä MAL-suunnittelun tueksi kerättiin MAL-barometrillä, jonka tulokset julkaistiin toukokuussa 2021 ([Seutubarometri, 2021](#)). Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-barometri toteutettiin posti- ja nettikyselyn yhdistelmänä 11.1.–16.3.2021 (otos 11 500, vastaajia 3 690, vastausaste 32 %). Barometrissa selvitettiin asukkaiden näkemyksiä ja mielipiteitä asumisesta ja liikenteestä sekä niiden kehittämistä. Myös koronaepidemian vaikutuksista asumistoi-veisiin, liikkumiseen ja etätyöhön kysyttiin. Huhtikuussa 2022 järjestettiin asukastyöpaja, jonka pienryhmissä keskusteltiin asumisen ja liikenteen kysymyksistä.

Työpajaan osallistui seitsemäntoista 13–65-vuotiasta Helsingin seudun asukasta, monipuolisesti seudun eri kunnista. Asukkaille ja muille kiinnostuneille annettiin mahdollisuus kommentoida suunnitelmaluonnosta ja sen vaikutusten arviointia lausuntokierroksen yhteydessä keväällä 2023. Asukaspalautteita saatiin yhteensä 10 kappaletta. Lausuntokierroksen aikana järjestettiin verkossa avoin esittelytilaisuus lausunnonantajille, johon kutsuttiin myös MAL-luottamushenkilöt ja kansalaiset.

MAL 2023 -suunnittelua ja siihen liittyviä taustaselvityksiä on voinut seurata MAL-

MAL-suunnitelmassa hyödynnetyt taustaselvitykset:

2020

- Tavaraliikenteen päästövähennyskeinot Helsingin seudulla Lähijunaliikennealueen varikkoselvitys

2021

- MAL-nykytila- ja kehityssuunnat
- Helsingin seudun kansainvälinen kilpailukyky
- Henkilöautoilun rooli Helsingin seudulla
- Muuttuvat liikkumisen tarpeet: korona ja etätyö
- Tulevaisuustarkastelut

2022

- Vuorovaikutteisen ja yhteistoiminnallisen liikenteen hallinnan esisuunnitelma
- Liikenteen automaation tiekartta Helsingin seudulla
- Helsingin seudun tieverkon luokitus ja palvelutasotavoitteet
- Helsingin seudun liikenneturvallisuustarkastelu
- Helsingin seudun pyöräliikenteen pääverkon päivitys
- Asumisen ja rakentamisen ilmastovaikutukset
- Helsinki-Pasila kapasiteettiselvitys
- Helsingin seudun juna-asemien kehittämis- ja peruskorjaustarpeet
- COVID-19-pandemian vaikutukset Helsingin seudun muuttoliikkeeseen, asuntomarkkinoihin ja asumispreferensseihin
- HSL-alueen lähijunaliikenteen alustava varikkoselvitys

2023

- Liityntäpysäköinnin toimenpideohjelman päivitys
- Tieliikenteen toimenpiteiden kasvihuonekaasupäästöjen vähennysten vaikutusarviot Helsingin seudulla

Kuva 6: MAL-suunnitelmassa hyödynnetyt taustaselvityksiä.

verkkosivuilla osoitteessa

<https://www.hsl.fi/hsl/mal>.

MAL-sivuilla julkaistaan uutisia ja blogikirjoituksia suunnittelun etenemisestä ja suunnittelusta voi lähettää palautetta. Verkkosivuilta voi tilata myös suunnittelun ajankohtaisista asioista kertovan MAL-uutiskirjeen. Sivustolle on koottu myös MAL-suunnitelman valmistelussa hyödynnetyt taustaselvityksiä (kuva 6).

Helsingin seudun Kauppamarin MAL 2023 -suunnittelun seurantaryhmä on seurannut MAL-suunnitelman valmistelua, ja MAL-valmistelijat ovat pitäneet seurantaryhmän ajan tasalla tärkeistä suunnittelukysymyksistä. Helsingin seudun elinkeinoelämän edustajien näkemyksiä on kerätty myös mm. kyselyjen avulla MAL-osaselvityksiin sekä suunnitelmaluonnoksen lausuntokierroksen yhteydessä.

2. Seudun nykytila ja kehityssuunnat

Helsingin seutu on koko Suomen ylivoimaisesti suurin kaupunkiseutu ja toimii koko valtakunnan veturina. Helsingin seutu koostuu laajasta keskusverkosta sekä sen välisestä liikennejärjestelmästä (kuva 7). Ratkaisuisista, joita Helsingin seudulla tehdään esimerkiksi kestävän yhdyskuntarakenteen ja liikkumisen osalta, on suuri vaikutus myös valtakunnallisesti, sillä lähes kolmannes eli noin 27 % Suomen väestöstä asuu Helsingin seudulla ([Helsingin seudun aluesarjat, 2022](#)). Helsingin seudun osuus koko maan BKT:stä on noin 35 %, joten myös taloutta ja elinkeinoelämää tukevilla ratkaisuilla on merkittävä vaikutus koko maan hyvinvoinnille ([Kansantalouden tilinpito, 2022](#)). Helsingin seudulla onkin merkittävä vastuu näyttää esimerkkiä kestävästä ja oikeudenmukaisista ratkaisuista myös muualle Suomeen sekä laajemmin kansainvälisesti. Helsingin seudun MAL 2023 -suunnitelman ratkaisut eivät olekaan tärkeitä ainoastaan seudun asukkaiden tai elinkeinoelämän toimijoiden näkökulmasta, vaan laajemminkin koko valtakunnan perspektiivistä.

Helsingin seudun väestö on kasvanut merkittävästi koko 2000-luvun ja jatkaa kasvuaan. Asukasmäärän ennustetaan kasvavan vuoden 2020 1,5 miljoonasta lähes 1,9 miljoonaan vuonna 2040. ([Uudenmaan kasvun vaihtoehdot, 2021](#).) Seudun väestönkasvu on kiihtynyt jälleen koronavuosien 2020–2022 hitaamman kasvun jälkeen ja kasvun odotetaan jatkuvan pitkällä aikavälillä. Seudun vieraskielisen väestön osuuden ennustetaan kasvavan vuoteen 2035 mennessä nykyisestä 17 prosentista 25 prosenttiin ([MAL 2023 nykytila ja kehityssuunnat, 2021](#)).

Asuinkerrosalaa tarvitaan seudulla 1,5-kertainen määrä nykyisestä vuoteen 2060 mennessä väestön kasvaessa ja asumisväljyyden lisääntyessä. Asuntojen hinnat ja asumisen kustannukset ovat haasteena etenkin pieni- ja keskituloisille. Olemassa olevassa asuntokannassa on korjausvelkaa ja seudulla on alueita, jotka vaativat kehittämistoimenpiteitä, jotta ne eivät jää merkittävästi jälkeen seudun keskimääräisestä kehityksestä.

Ennusteen mukaan noin 50 % Helsingin seudun henkilöautoista on sähköautoja tai ladattavia hybridejä vuonna 2040. Sähköistyminen on seudulla hieman nopeampaa kuin muualla Suomessa. Kuorma-autojen sähköistyminen on erittäin hidasta: vuonna 2040 bensiini- ja dieselkäyttöisiä kuorma-autoja on edelleen 90 % autokannasta, eikä Helsingin seutu eroa tässä valtakunnan ennusteesta. On myös arvioitu, että ajoneuvokannan sähköistyminen voi olla myös ennustettua nopeampaa, mikäli valmisteilla olevat EU-lainsäädäntöhankkeet toteutuvat suunnitellusti ja valtakunnallisia päästövähennystoimia edistetään määrätietoisesti.

Helsingin seudun liikennejärjestelmä ja keskus



-  henkilöliikenteen rata
-  tavaraliikenteen rata
-  metro
-  bussien kaukoliikenne
-  valta- ja kantatiet
-  muu tieverkko
-  valtakunnallisesti merkittävä joukkoliikenneterminaali
-  kansainvälinen lentokenttä
-  satama
-  keskus



Kuva 7: Helsingin seudun liikennejärjestelmä ja keskus.

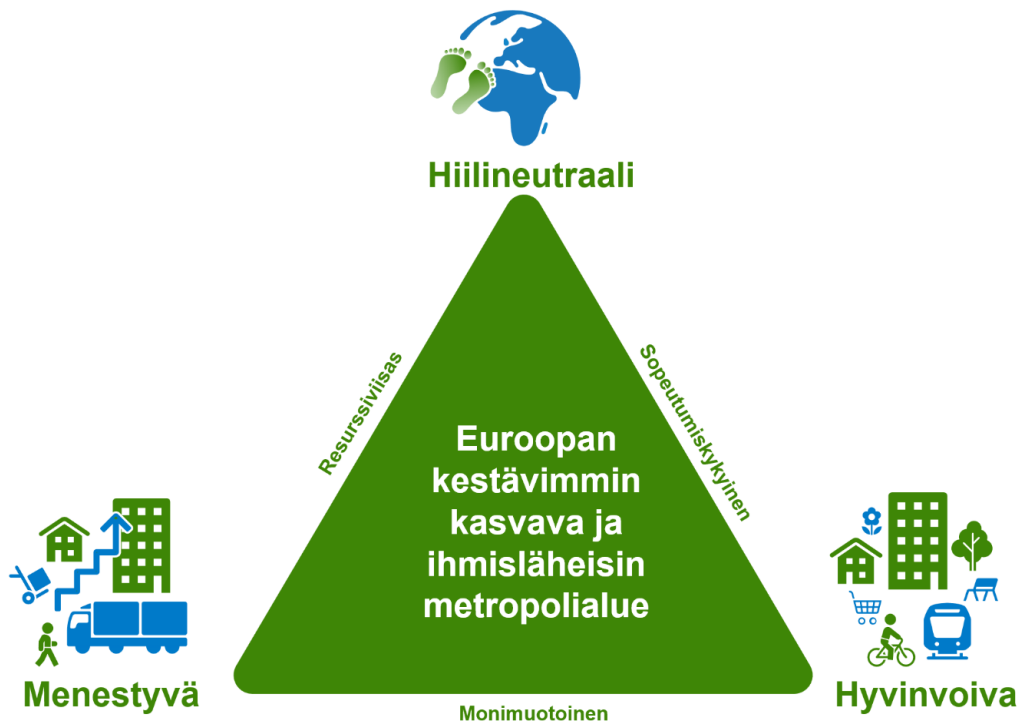
Henkilöautot muodostavat valtaosan seudun liikennesuoritteesta nyt ja tulevaisuudessa. Kuorma-autot ja yhdistelmäajoneuvot muodostavat melko pienen osan suoritteesta, mutta suuren osan päästöistä. Erityisesti sähköautojen yleistymisen (vuosiin 2030–2040 mennessä) tarkoittaa nykyykehityksellä autoilun keskimääräisten kustannusten laskua. Sen sijaan joukkoliikenteen kustannukset ovat nousussa. Joukkoliikenteen matkustajamäärät ovat romahtaneet koronan takia ja niiden palautumisessa ennalleen kestää. Lisäksi joukkoliikenteen infra- ja operointikustannusten merkittävä kasvu aiheuttaa paineita joukkoliikenteen lipun hintojen korotuksille keskipitkällä ja pitkällä aikavälillä.

Syksyllä 2018 Helsingin seudun asukkaat tekivät 60 % matkoista kestävin kulkutavoin. Koronapandemia on muuttanut liikkumistottumuksia, eivätkä vuoden 2018 liikkumistutkimuksen mukaiset kulkumuoto-osuudet vastaa nykytilannetta. Koronapandemian keskellä, vuonna 2021 tehdyn Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen seututarkastelun mukaan Helsingin seudun kestävien kulkumuotojen osuus oli 52 % ([Henkilöliikennetutkimus, Helsingin seutu 2021](#)). Helsingin kaupungin tekemien tutkimusten perusteella vaikuttaa siltä, että korona-aikana tehtiin selvästi aiempaa enemmän kävelymatkoja ja vähemmän joukkoliikennematkoja kuin ennen koronaa, sen sijaan pyöräilyn ja henkilöautoilun kulkutapaosuudet pysyivät ennallaan ([Helsingin seudun liikumistutkimus, 2021](#)). Helsingin seudun liikkumistutkimus tehdään seuraavan kerran vuonna 2023.

3. Helsingin seutu 2040 - Euroopan kestävimmin kasvava ja ihmisläheisin metropolialue

MAL 2023 -suunnitelman visio on, että **Helsingin seutu on vuonna 2040 Euroopan kestävimmin kasvava ja ihmisläheisin metropolialue** (kuva 8). Helsingin seudun kehityksen tavoitetilana vuonna 2040 on määritetty kansainvälisestä perspektiivistä ja suhteessa muihin Euroopan metropolialueisiin. Suomen suurimpana kaupunkiseutuna ja ainoana metropolialueena Helsingin seutu kilpailee osaavasta työvoimasta, investoinneista ja yritystoiminnasta muiden kansainvälisesti merkittävien eurooppalaisten metropolialueiden kanssa. Tavoitetilana on, että vuonna 2040 Helsingin seutu on parantanut kilpailukykyään suhteessa muihin Euroopan metropolialueisiin tarjoamalla toimivaa arkea ja ihmisläheistä elinympäristöä sekä kasvamalla kestävästi tarjoamalla houkuttelevia yritysmahdollisuuksia samalla vastaten

ilmastonmuutoksen haasteisiin. Kansainvälisessä mittakaavassa Helsingin seudun vahvuutena on turvallinen ja terveellinen ympäristö sekä seudun tarjoama elämänlaatu, mikä heijastuu kansainvälisten onnellisuusvertailujen kärkisijoissa. Näitä seudun vahvuuksia halutaan vaalia ja vahvistaa entisestään, niin että seudulta löytyy Euroopan ihmisläheisin elinympäristö. Toisaalta Helsingin seutu ei ole toistaiseksi saavuttanut edelläkävijyyttä ympäristön kestävyteen ja hiilineutraaliuteen liittyen. Tämän takia Helsingin seudun visiossa halutaan korostaa, että kestävyttä ja ilmastotavoitteiden saavuttamista tavoitellaan kunnianhimoisesti.



Kuva 8: MAL 2023 visio, päätavoitteet sekä periaatteet MAL-tavoitteiden saavuttamiseen.

Seutu saavuttaa vision mukaisen tulevaisuuden vuoteen 2040 mennessä vastamalla suunnitelmalle asetettuihin kolmeen päätavoitteeseen: hiilineutraaliin, hyvinvoivaan ja menestyvään Helsingin seutuun.



Hiilineutraaliustavoite vastaa keskeisiin ilmasto- ja ympäristöhaasteisiin. Tärkeää on, että seutu tekee rohkeita päästövähennystoimia asumisen ja liikenteen osalta sekä kasvaa kestävästi olemassa olevan rakenteen sisään luontoa säästäen. Seudun hiilineutraaliustavoite tukee sekä valtion että kuntien omien hiilineutraaliustavoitteiden toteuttamista.



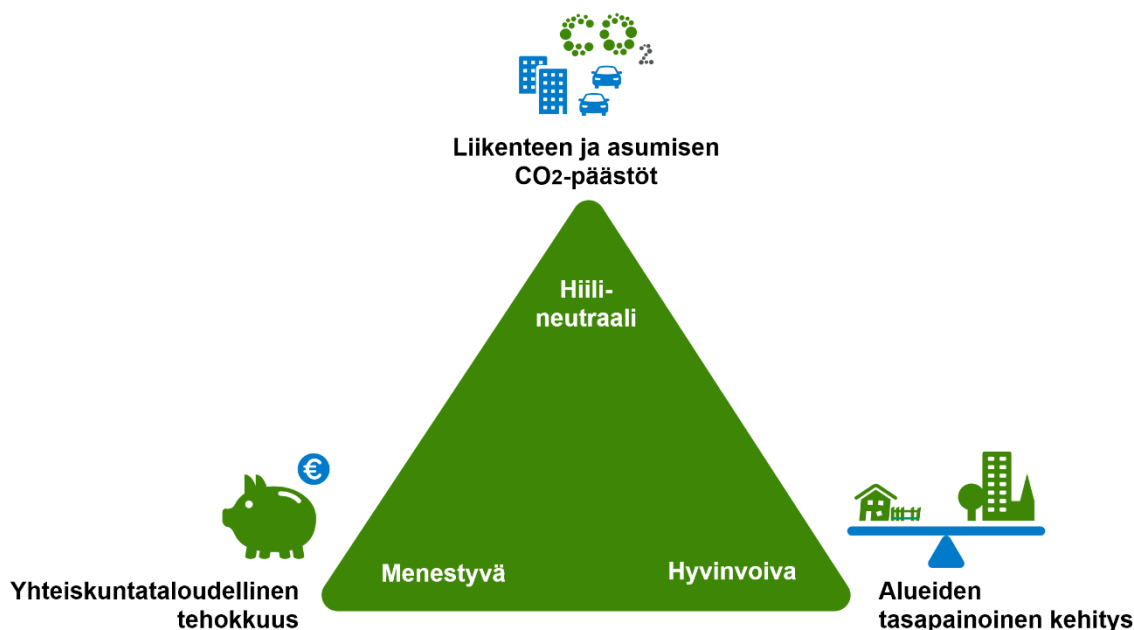
Menestyvä Helsingin seutu parantaa kilpailukykyään kehittämällä seudun houkuttelevuutta ja kiinnostavuutta. Tavoitteeseen pääsemistä tukee kestävä ja kustannustehokas liikennejärjestelmä, joka takaa hyvän saavutettavuuden niin yrityksille kuin työntekijöille. Myös elin- ja toimintaympäristö houkuttelee työvoimaa ja yrityksiä sekä tarjoaa monipuolisia asumisen ratkaisuja.



Hyvinvoiva Helsingin seutu -tavoitteella mahdollistetaan seudun asukkaille terveellinen ja turvallinen elinympäristö, jossa asukkaat voivat valita laadukasta, tarpeita ja varallisuutta vastaavaa asumista monipuolisista asumisvaihtoehdoista sekä saavuttaa työpaikat, palvelut, ja lähiluonto kestävästi ja kohtuullisesti. Tavoitteena on, että Helsingin seudulla arki sujuu - eläminen on helppoa ja onnellista.

MAL 2023 -suunnitelman kolme päätavoitetta: hiilineutraali, menestyvä, ja hyvinvoiva muodostavat toisiaan täydentävän kokonaisuuden ja vastaavat kestävä kehityksen eri ulottuvuuksiin. Koska näiden kolmen tavoitteen samanaikainen saavuttaminen on haastavaa, suunnitelmassa on määritelty tavoitteiden yhteensovittamisen avuksi kolme periaatetta, joita MAL-suunnittelussa noudatetaan. Ensinnäkin MAL-suunnitelmassa kehitetään seutua **resurssiviisaasti**, jolloin hiilineutraalius ja menestys voidaan saavuttaa maa-alan, olemassa olevan infrastruktuurin ja taloudellisten resurssien tehokkaalla ja oikea-aikaisella käytöllä. Toisaalta MAL-suunnitelma pyrkii olemaan **sopeutumiskykyinen**, valmistautumalla joustavasti toimintaympäristössä tapahtuviin muutoksiin sekä sopeutumalla ilmastonmuutokseen. Helsingin seudun hyvinvointi ja menestys saavutetaan huomioimalla seudun **monimuotoisuus** kaikessa MAL-suunnittelussa ja käyttämällä sitä voimavarana. Tavoitteena on hyödyntää seudun eri osien erilaisia vahvuuksia aiempaa paremmin.

Kolmen päätavoitteen toteutumista suunnitelman toimenpitein selvitetään arviointikokonaisuuksien avulla (kuva 9). Arviointikokonaisuudet pitävät sisällään joukon mittareita, joille on määritetty tavoitetasot. Mittareiden ja tavoitetasojen avulla voidaan varmistaa, että suunnitelman toimenpiteillä ohjataan Helsingin seudun kehitystä oikeaan suuntaan. Arviointikokonaisuuksia on hyödynnetty suunnitelman eri vaiheiden vaikutusten arvioinnissa. Näin arviointikokonaisuuksien avulla on voitu parantaa suunnitelman laatua sen valmistelun aikana.



Kuva 9: MAL 2023 -suunnitelman tavoitteita vastaavat arviointikokonaisuudet.

Hiilineutraaliudelle asetettiin arviointikokonaisuus, joka koostuu liikenteen ja asumisen CO₂-päästöistä. CO₂-päästöjen osalta tavoitetasoiksi on asetettu, että **liikenteen CO₂-päästöt ovat lähellä nollaa vuoteen 2040 mennessä**. Lisäksi kestävästä yhdyskuntarakenteesta ja liikenteen yhteensovittamisesta **seudun henkilöautoliikenteen päästöt vähenevät sopusoinnussa kansallisten päästötavoitteiden kanssa**. Asumisen CO₂-päästöjen osalta tavoitetasona on, että **kokonaisenergiankulutus laskee vuoteen 2040 mennessä kuntien omien hiilineutraaliustavoitteiden mukaisesti** (kuva 10).

Menestyvä -tavoitteen päämittariksi asetettiin yhteiskuntataloudellinen tehokkuus. Yhteiskuntataloudellisen tehokkuuden tavoitetaso on, että **suunnitelman toimenpiteiden ja maankäytön tehokkuuden tuottamien hyötyjen ja järjestelmätason kustannuksien suhde on vähintään yli 1**. Mittari kuvaa saavutettavuuden parantumisesta koituvan hyödyn muutosta ja liikennejärjestelmän kustannustehokkuutta:

ylittävätkö hyödyt kustannukset? Se siis mittaa kuinka hyvin rajalliset resurssit liikennejärjestelmän kehittämiseen pystytään kohdentamaan siten, että niistä saadaan paras mahdollinen hyöty seudulle asukkaiden ja elinkeinoelämän parantuneen saavutettavuuden kautta.

Hyvinvoiva -tavoitteelle määritettiin alueiden tasapainoisen kehityksen arviointikokonaisuus, joka pitää sisällään joukon laadullisia mittareita. Arviointikokonaisuus perustuu asumisen, palveluiden, saavutettavuuden, viher- ja virkistysalueiden ja muiden keskeisten paikkatietoaineistojen tarkasteluun yhdessä väestöä kuvaavan sosioekonomisen yhdistelmäindikaattorin kanssa. **Tavoitetasoksi on määritetty neliportaisen luokittelun 3. taso ”kannustava”** (luokat: ”vähäinen vaikutus, mahdollistava, kannustava, vahva vaikutus”). MAL 2023 -suunnitelman visio, tavoitteet ja arviointikokonaisuudet ovat ohjanneet suunnitelman toimenpiteiden laadintaa.



Kuva 10: MAL 2023 -suunnitelman arviointikokonaisuuksia vastaavat mittarit ja tavoitetasot.

4. MAL 2023 -suunnitelma pähkinänkuoressa

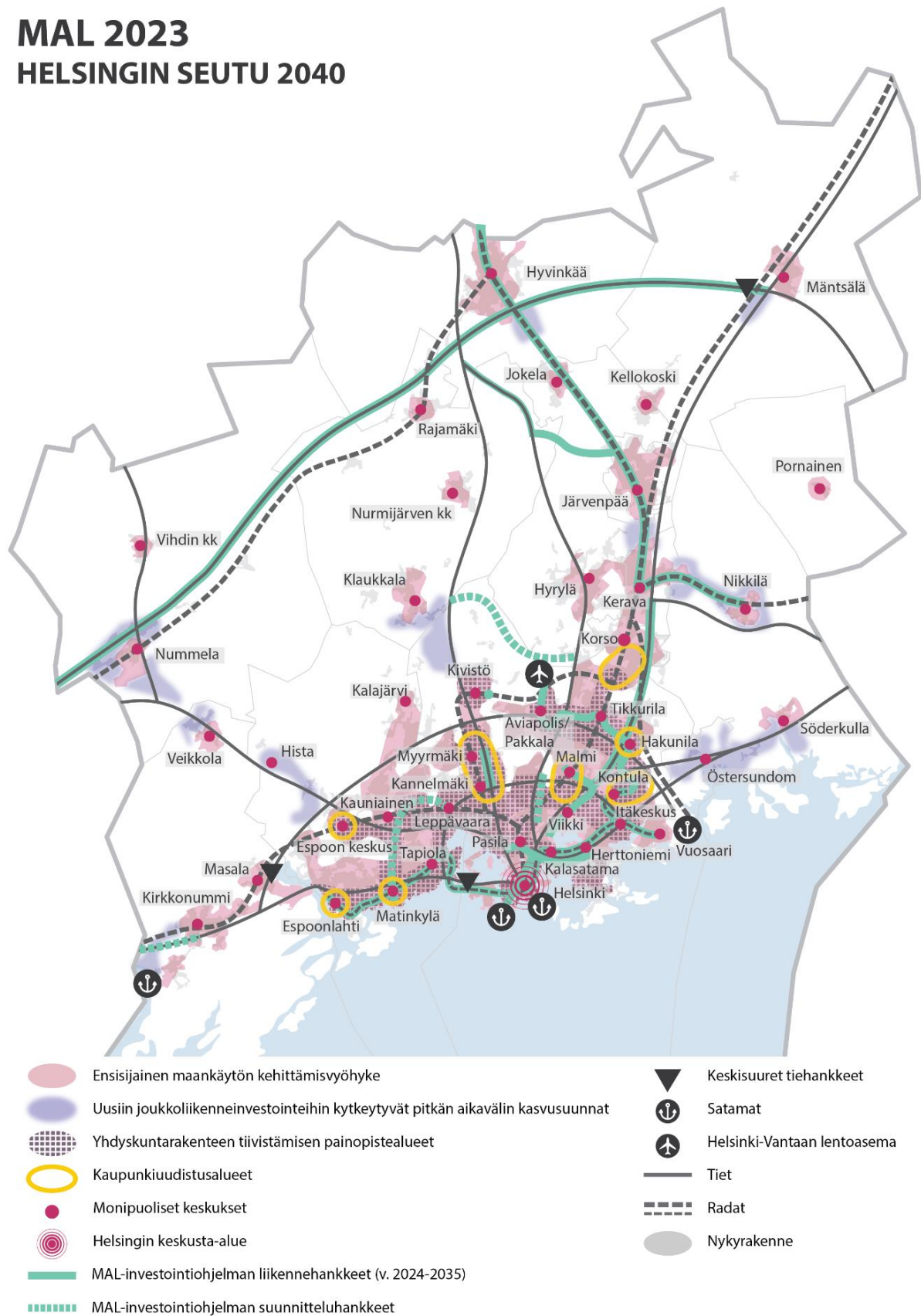
MAL-suunnitelma tiivistää ne keskeiset yhdyskuntarakenteen, liikennejärjestelmän ja asuntotarjonnan kehittämisen toimenpiteet ja seudun tavoitellut ominaispiirteet, jotka toteuttavat tälle suunnitelmalle asetettuja tavoitteita. Kiteytetysti MAL 2023 -suunnitelman sisältö voidaan kuvata viiden kohdan 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 jälkeen.
3. Panostetaan aiempaa vahvemmin Helsingin seudun kestävästi 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.

4.1. Helsingin seutu kehittyy monikeskuksisena metropolina joukkoliikennejärjestelmään tukeutuen

Helsingin seutua kehitetään yhdyskuntarakenteeltaan monikeskuksisena metropolina (kuva 11). Seudun keskukset ja raideverkko luovat kasvavan metropolin yhdyskuntarakenteen selkärangan. Merkittävin osa kasvusta ohjataan joukkoliikenteellä hyvin saavutettaville alueille, erityisesti raideliikenteeseen, asemiin ja joukkoliikenteen solmukohtiin tukeutuen. Seudun kasvu perustuu näillä alueilla pääosin tiivistävään täydennysrakentamiseen. Kasvun ohjaamisessa hyödynnetään maankäytön ensisijaista kehittämisvyöhykettä, mikä luo edellytyksiä seudun menestykselle ja kilpailukyvyille. Uudisrakentaminen aiheuttaa seudun hiilivarastoille ja nieluille painetta, jota tiivistäminen vähentää.

MAL 2023 HELSINGIN SEUTU 2040



Kuva 11: Helsingin seudun kehityskuva vuoteen 2040.

Seudun eri osien omaleimaiset asuinalueet tarjoavat monipuolisia ja laadukkaita asumisen vaihtoehtoja. Tärkeää on seudun tasapainoinen alueellinen kehitys. Tähän vaikutetaan esimerkiksi saavutettavuutta parantavin liikenneinvestoinnein ja lisäämällä monipuolista eri väestöryhmien tarpeita vastaavaa asuntotuotantoa seudun eri osissa. Suunnitelmassa on tunnistettu seudullisella tasolla erityisiä uudistus-toimenpiteitä kaipaavia kaupunki-uudistusalueita, joille suunnataan monipuolisia kaupunkikehittämisen toimenpiteitä. Toimenpiteillä varmistetaan, ettei mikään alue jää kehityksestä jälkeen.

Monimuotoinen seutu jakautuu erilaisiin alueisiin, joilla on oma roolinsa seudun yhteisten tavoitteiden toteuttamisessa. Seudun ytimessä pääkaupunkiseudulla on kaupunkirakenteeltaan tehokkaampi alue, jonka saavutettavuus kestävin kulkumoodoin on muita alueita parempi. Näillä sijainneilla suositaan tiivistä kerrostalovaltaista rakentamista, mutta muualla on tarjolla myös väljempää asumisratkaisuja.

Jo tehdyt tai rakenteilla olevat investoinnit seudulla hyödynnetään mahdollisimman tehokkaasti. Keskeistä on olemassa olevan liikennejärjestelmän ja erityisesti raideverkon varren täydennysrakentamis- ja kaupunkikehittämispotentiaalin hyödyntäminen sekä olemassa olevan liikennejärjestelmän tehostamis- ja ylläpitotoimenpiteet. Suunnitelmassa valtaosa seudun uudesta asuntotuotannosta on ohjattu näiden olemassa olevien ja niitä täydentävien uusien yhteyksien varrelle. Vuoteen 2040 liikennejärjestelmää kehitetään MAL 2023 -suunnitelman 12-vuotisen investointiohjelman ja muiden toimenpiteiden sekä tulevien rahoituspäätösten mukaisesti.

Investointiohjelman mukaiset uudet raideliikenneinvestoinnit parantavat pääkaupunkiseudun esikaupunkivyöhykkeen joukkoliikenneyhteyksiä merkittävästi, mahdollistavat kestävä kasvun sekä tukevat poikittaisen joukkoliikenteen yhteyksiä ja liikennejärjestelmän verkostomaista kehitystä. Esikaupunkivyöhyke laajenee ja tiivistyy erityisesti pikaraitioteiden ja metron uusien asemien varrella.

Seudun erilaiset alueet tarjoavat asukkaiden vaihtelevia mieltymyksiä ja tarpeita vastaavia monipuolisia asumisen vaihtoehtoja. Keskukset ovat yhdyskuntarakenteen tiivistämisen painopistealueita ja joukkoliikenteen solmukohtia, keskusten ulkopuolella ympäristö on luonnonläheinen ja rakenne väljempi.

Keskustojen täydentäminen ja niiden saavutettavuuden parantaminen kestävin kulkumoodoin lisäävät keskustojen houkuttelevuutta ja palvelutarjontaa sekä mahdollistavat niiden kehittymisen monipuolisina palvelukeskittyminä. Keskuksia kehitetään toimintoiltaan sekoittuneina alueina, joissa asuminen, työpaikat ja palvelut

kohtaavat, ja joissa palvelut ovat helposti saavutettavissa kävellen, pyörällä ja joukkoliikenteellä.

Myös asemanseutuja kehitetään tiiviinä ja toiminnoiltaan sekoittuneita noodeina verkostomaisessa kaupunkirakenteessa. Asemanseuduilla panostetaan paitsi tiivistämiseen myös ympäristön viihtyisyyden sekä monipuolisten palvelujen ja asuntotarjonnan parantamiseen. Juna- ja metroasemien laatutasoa ja käytettävyyttä parannetaan, sillä toimivat ja viihtyisät asemat lisäävät joukkoliikenteen houkuttelevuutta. Hyvät kävelyn ja pyöräilyn yhteydet asemille sekä toimivat ja turvalliset pyörien liityntäpysäköintimahdollisuudet varmistetaan.

Liikennejärjestelmän kehittämisen lähtökohtana on kestävyys ja pääpainona joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kilpailukyvyyn edistäminen. Liikennejärjestelmän kehittämishankkeet parantavat olemassa olevan järjestelmän hyödyntämismahdollisuuksia (kuten metron kulunvalvonnan uudistaminen, juna- ja metroasemien korjaustoimenpiteet, Espoon kaupunkiradan lisätoimenpiteet sekä Helsinki-Pasila -ratayhteyden kehittämistoimenpiteet), toimivat edellytyksenä muun järjestelmän kehittämiseksi (kuten lähijunaliikenteen varikot ja raskaan liikenteen palvelualueet) tai mahdollistavat uutta maankäyttöä ja kaupunkikehittämistä sekä tukevat logistiikan toimintaedellytyksiä (esim. pikaraitiotiet, Kerava-Nikkilä -rataosan avaaminen henkilöliikenteelle, tärkeiden tavaraliikenteen väylien kehittäminen).

Kävely tunnustetaan omana kulkumuotonaan ja sen edellytyksiä parannetaan erityisesti seudun keskuksissa sekä osana joukkoliikenteen matkaketjuja. Pyöräliikenteen kulkutapaosuutta kasvatetaan toteuttamalla laadukas seudullinen pyöräverkko. Lisäksi pyöräilyn yhteyksiä kehitetään kuntien sisällä kytkeytyen seudulliseen verkkoon. Pyöräverkon kehittämisen rahoitustasoa nostetaan nykyisestä. Kestäviä matkaketjuja täydentävät erilaiset liikkumisen palvelut, kuten kaupunkipyörät, sähköpotkulaudat tai muu mikroliikkuminen.

Seudun tiiviisti rakennetuilla alueilla joukkoliikenteen palvelutaso pidetään korkeana. Väljemmän asukastiheyden alueilla joukkoliikenteen palvelutasoa ei ole mahdollista tarjota yhtä korkeana, jolloin vaihtoehdoksi nousevat mm. toimivien liityntäyhteyksien toteuttaminen joukkoliikenteen runkoverkkoon. Joukkoliikenteen kilpailukykyä suhteessa henkilöautoliikenteeseen parannetaan esimerkiksi kilpailukykyisillä lipun hinnoilla, palvelutason kehittämisellä, joukkoliikenteen nopeuttamisella sekä varmistamalla laajemmin joukkoliikenteen järjestämisen taloudellinen kestävyys.

Raskaan liikenteen taukopaikat ovat keskeisiä logististen ketjujen ja kuljetusten toimivuuden kannalta, minkä vuoksi raskaan liikenteen taukopaikkojen kiireellinen toteutus varmistetaan. Myös tulevaisuuden taukopaikkatarpeisiin varaudutaan. Erityisesti yönaikaista pysäköintiä varten tarvitaan logistisesti hyvillä sijainneilla sijaitsevia, riittävän laajoja ja turvallisia alueita, joilla on tarjolla kuljettajille peruspalvelut.

MAL 2023 -suunnitelma sisältää monipuolisen toimenpidekokonaisuuden liikenteen päästöjen vähentämiseksi. Helsingin seudulla kehitetään liikennejärjestelmää, joka hillitsee henkilöautosuoritteiden kasvua ja mahdollistaa liikenteen päästövähennysten toteutumisen. Liikenteen vaihtoehtoisia käyttövoimia ja vähäpäästöisyyttä edistetään niin henkilöautoliikenteen, tavaraliikenteen kuin joukkoliikenteenkin osalta.

5. MAL 2023 -suunnitelman toimenpiteet

Tässä luvussa on esitetty MAL 2023 -suunnitelman toimenpidekokonaisuus, joka on jaettu suunnitelman päätavoitteiden (hiilineutraali, hyvinvoiva, menestyvä) mukaisesti alalukuihin: Helsingin seutu kasvaa kestävästi, Helsingin seutu tarjoaa laadukkaan ja monipuolisen elinympäristön sekä Helsingin seutu menestyy kansainvälisesti. MAL-suunnitelman toimenpiteet on jäsennetty keskeisten teemojen alle. Lähes kaikkien suunnitelman toimenpiteiden avulla edistetään kuitenkin useamman, kuin yhden päätavoitteen toteutumista.



- Varmistamme asuntotuotannon riittävyyden kasvavalla seudulla
- Ohjaamme uuden maankäytön nykyiseen rakenteeseen
- Edistämme kestävästä liikkumista
- Vähennämme liikenteen ja asumisen päästöjä



- Huolehdimme asuinalueiden ja asuntotarjonnan monipuolisuudesta ja laadusta
- Korjaamme alueellista eriytymiskehitystä
- Luomme palveluiden sijoittumisella mahdollisuudet sujuvalle arjelle
- Vähennämme liikenteen haittoja ja parannamme liikenteen turvallisuutta



- Vahvistamme Suomen ja Helsingin seudun kansainvälisiä ja valtakunnallisia liikenneyhteyksiä
- Edistämme elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä
- Varmistamme logistiikan ja tavaraliikenteen toimivuuden
- Edistämme liikenteen digitalisaatiota ja automaatiota
- Investoimme resurssiviisaasti

MAL 2023 -suunnitelman kärkitoimenpiteet

MAL 2023- suunnitelmalle on määritetty seuraavat kärkitoimenpiteet.

Yhdyskuntarakenteen tiivistäminen

- Rakennetaan 16 500 uutta asuntoa vuosittain.
- Kohdistetaan 95 % seudun uudesta asuntotuotannosta ensisijaisille vyöhykkeille.
- Mahdollistetaan maankäytön tiivistyminen (mm. asemanseutujen kehittäminen, maanteiden uudet liittymät).

Asumisen monipuolisuus ja kaupunki uudistus

- Toteutetaan ARA-asuntotuotantoa pääkaupunkiseudun kunnissa 30 % ja KUUMA-kunnissa 20 % vuosittaisesta asuntotuotantotavoitteesta.
- Ohjataan huoneisto- ja talotyyppi- sekä hallintamuoto- ja rahoitusjakaumaa.
- Ehkäistään alueellista eriytymistä kaupunki uudistuksen keinoin.

Kestävä liikennejärjestelmä

- Varmistetaan joukkoliikenteen kilpailukyky palvelutasolla ja lipun hinnalla.
- Kehitetään kestävien matkaketjujen toimivuutta (ml. joukkoliikenteen nopeustoitimet).
- Varmistetaan joukkoliikennejärjestelmän toimivuus (ml. varikot).
- Toteutetaan keskeiset kaupunkiraidehankkeet.
- Toteutetaan pyöräilyn pääverkko.
- Toteutetaan juna- ja metroasemien parantamistoimenpiteitä.

Päästövähennykset

- Vauhditetaan ajoneuvokannan käyttövoimamuutosta vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluverkostoa kehittämällä sekä mm. ympäristövyöhykkeitä selvittämällä.
- Tuetaan erityisesti raskaan liikenteen ajoneuvokannan uudistumista.
- Toteutetaan tiukempaa pysäköintipolitiikkaa.
- Vähennetään asuntojen ostoenergiankulutusta ja rakennetaan uusiutuvaa energiantuotantoa.
- Edistetään vähähiilisten materiaalien ja puun käyttöä rakentamisessa.

Elinkeinoelämän toimintaedellytykset

- Toteutetaan tieverkon kehittämistoimia tavara- ja joukkoliikenteen edellytyksiä parantaen.
- Toteutetaan raskaan liikenteen taukopaikat.
- Huomioidaan elinkeinoelämän tila- ja kuljetustarpeet maankäytön suunnittelussa sekä liikennejärjestelmän ja maankäytön yhteensovittamisessa.

5.1. Helsingin seutu kasvaa kestävästi

Tässä alaluvussa on esitetty toimenpiteet, joilla MAL-suunnitelma vastaa sille asetettuun hiilineutraaliuden tavoitteeseen. Toimenpiteet koskevat seudun kasvun ja liikkumisen ohjaamista kestävästi sekä liikenteen ja asumisen hiilidioksidipäästöjen vähentämistä. Luku on jaettu seuraaviin teemoihin:

- Varmistamme asuntotuotannon riittävyyden kasvavalla seudulla
- Ohjaamme uuden maankäytön nykyiseen rakenteeseen
- Edistämme kestävästä liikkumisesta
- Vähennämme liikenteen ja asumisen päästöjä

5.1.1. Varmistamme asuntotuotannon riittävyyden kasvavalla seudulla

Riittävä asuntotuotanto on seudun kehityksen ja kasvun keskeinen edellytys

Vuonna 2040 seudulla on ennakoitu olevan noin 1,9 milj. asukasta, mikä tarkoittaa noin 400 000 uutta asukasta nykytilanteeseen verrattuna (lisäystä 27 %) ([Uudenmaan kasvun vaihtoehdot – Väestö- ja työpaikkaprojektiot sekä asunto- ja toimitilakannan muutosarviot, 2021](#)). Väestönkasvuun varaudutaan seudulla varmistamalla asuntotuotannon riittävyys. Seudulliseksi tavoitteeksi on asetettu 16 500 asunnon vuotuinen tuotanto seuraavalle nelivuotiskaudelle 2024–2027 (Taulukko 1). Tämä tavoite mahdollistaa riittävän asuntotuotannon suhteessa seudun kasvavan väestön tarpeisiin, kun huomioidaan myös asuntokuntakoossa ja asumisväljyydessä tapahtuvat muutokset. Asuntotuotantotavoitteet koskevat vuosia 2024–2027 ja niiden jälkeistä tavoitetasoa tulee tarkastella seuraavalla MAL-suunnittelukierroksella. Asuntotuotantotavoitteesta sovitaan MAL-sopimuksessa, joka päivitetään vuosille 2024–2035.

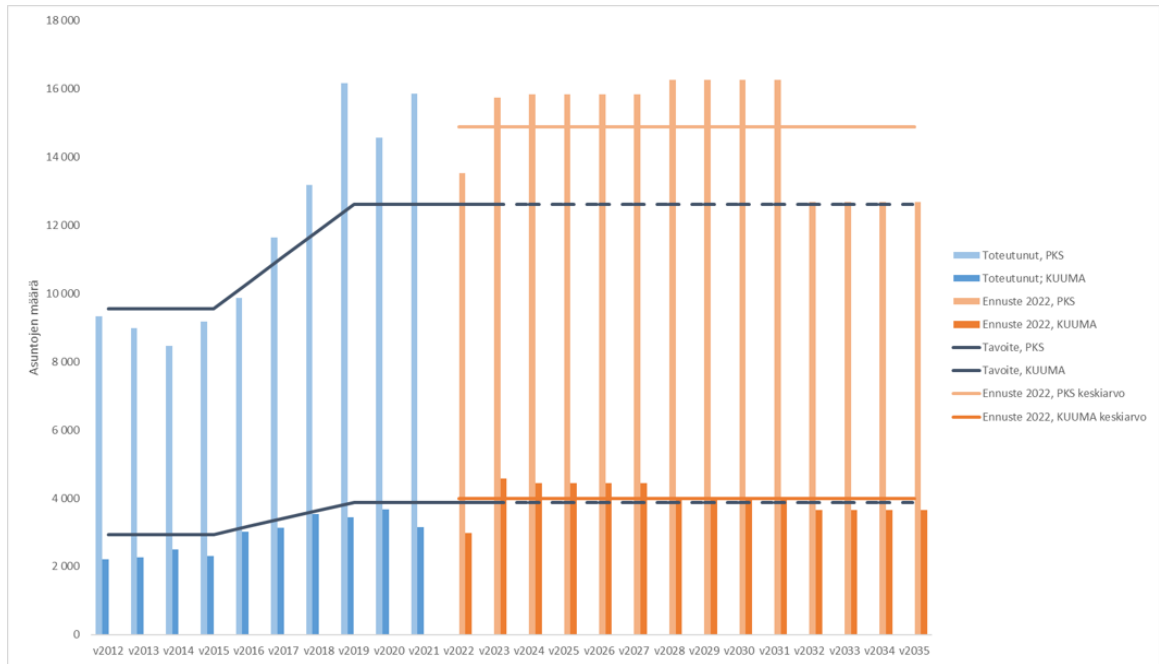
Helsingin seudun asuntotuotantotavoitetta on nostettu askelittain 16 500 asunnon vuosittaisen tuotannon tasolle aiempien MAL-aiesopimus- ja MAL-sopimuskausien kuluessa. Helsingin seudun asuntotuotanto on ollut ennätysvauhdissa ja viime vuosina 16 500 asunnon kunnianhimoinen vuosituotantotavoite on ylitetty. Seudulla on erinomaiset edellytykset tuottaa vuosittain 16 500 asuntoa myös tulevaisuudessa (kuva 12). Asuntotuotannon korkeaa määrää ei seudulla kuitenkaan tavoitella

tuotannon laadun kustannuksella. Asuntotuotannon laatu on nostettu keskeiseksi seudulliseksi tavoitteeksi (luku 5.2.1). Asuntotuotantotavoitteiden toteuttamista voivat hidastaa monet rakennusalan ja asuntomarkkinoiden epävarmuudet.

Asuntotuotantotavoitteen saavuttamisen mahdollistamiseksi seudulla kaavoitetaan noin 1,5 milj. kerrosneliometriä uutta asemakaavaa vuosittain (taulukko 1). Seudun asuntotuotantotavoitteen saavuttaminen edellyttää kerrostalovaltaisia kaavoja. Riittävän kaavavarannon lisäksi asuntotuotantotavoitteeseen pääseminen edellyttää aktiivista maapolitiikkaa tonttien käyttöön saamiseksi ja luovuttamiseksi sekä riittävästi resursseja infran rakentamiseen.

Taulukko 1: Helsingin seudun asuntotuotantotavoite ja sitä vastaava asemakaavan määrä kunnittain (2024–2027).

	Asuntotuotantotavoite (asuntoa/vuosi)	Asuntokaavatarve (kem/vuosi)
Espoo	3 300	300 100
Helsinki	6 600	600 200
Kauniainen	80	7 300
Vantaa	2720	247 300
Pääkaupunki- seutu	12 700	1 154 900
Hyvinkää	400	36 400
Järvenpää	560	50 900
Kerava	510	46 400
Kirkkonummi	430	39 100
Mäntsälä	210	19 100
Nurmijärvi	380	34 600
Pornainen	80	7 300
Sipoo	430	39 100
Tuusula	460	41 800
Vihti	340	30 900
Kuuma-kunnat	3 800	345 600
Helsingin seutu	16 500	1 500 500



Kuva 12: Seudun asuntotuotannon toteuma vuosina 2012–2021 sekä tavoite ja ennuste vuosille 2022–2035.

Vaikka asumisen asemakaavoja on seudulla hyväksytty varannolle asetettujen tavoitteiden mukaisesti, on voimaan tulleen kerrosalan määrä ollut kaavavalituksista ja oikeuskäsittelyistä johtuen hyväksytyjä kaavoja alhaisempi. Jos kaavojen valitusprosessit viivästyttävät merkittävää osaa seudun asuntokaavoista, voi voimaan tulleiden kaavojen puute vaikeuttaa seudun asuntotuotantotavoitteiden saavuttamista tulevaisuudessa. On tärkeää, että seudun kunnat ja valtion toimijat edistävät yhdessä seudun riittävää asuntokaavoitusta ja -rakentamista. Helsingin seudun kasvun varmistaminen vaatii kuntien kaavoitusmonopolin säilyttämistä sekä mahdollisuutta aktiivisen maapolitiikan harjoittamiseen. Myös liikenneinfrahankkeiden viivästyminen voi hidastaa asuntokaavoitus- ja asuntotuotantotavoitteeseen pääsemistä tulevaisuudessa. Tämän takia valtion tulisi osoittaa riittävästi rahoitusta keskeisiin kaupunkikehityksen mahdollistaviin liikenneinfrainvestointeihin sekä ja sitoa rahoitusta investointeihin sovitun mukaisesti.

Asuntotuotanto

- Seudulla rakennetaan 16 500 asuntoa vuosittain.
- Seudulla tuotetaan uutta asuntokaavaa 1,5 miljoonaa kerroneliometriä vuosittain.
- Kunnat huolehtivat määrätietoisesti asuntorakentamisen toteuttamisedellytyksistä maapolitiikan, kaavoituksen ja infrarakentamisen keinoin.
- Valtio varmistaa seudun asuntotuotantotavoitteiden toteuttamisen edellytykset. Valtio osoittaa riittävän määrän kunnallistekniikka-avustuksia asuntorakentamiseen. Valtio osoittaa kaupunkiseutujen kasvun varmistamisen jonkin valtion toimijan vastuulle.
- Valtio tukee kuntien pitkäjänteisen maapolitiikan harjoittamista ja tämä näkyy myös lainsäädäntöuudistuksissa.

5.1.2. Ohjaamme uuden maankäytön nykyiseen rakenteeseen

MAL 2023 -suunnitelmalla jatketaan Helsingin seudun pitkäjänteistä tiivistämistä nykyiseen kaupunkirakenteeseen ja liikennejärjestelmään tukeutuen. Näin seudun tuleva asuntotuotanto sijoittuu kestävin kulkumuodoin hyvin saavutettaville alueille ja tukee kestävä liikennejärjestelmän kehittämistä. Tulevan asuntotuotannon ohjaukseksi on määritelty seudullisesti ensisijaiset maankäytön kehittämisvyöhykkeet (kuva 13).

Seudullisena tavoitteena on ohjata vähintään 95 % seudun tulevasta asuntotuotannosta ensisijaisille maankäytön kehittämisvyöhykkeille. Tavoite on seudullinen, ei kuntakohtainen. Vuosina 2020–2023 tavoite toteutui 93-prosenttisesti, joten uudeksi tavoitteeksi on asetettu 95-prosenttia, sillä tuleva kasvu ei voi olla nykyistä hajautuvampaa. Yhdyskuntarakenteen tiivistäminen ja täydentäminen ei estä kylien kehittämistä.

Maankäytön ensisijaiset vyöhykkeet on muodostettu seudun keskuksiin ja raideliikenteeseen tukeutuen sekä tunnistamalla alueet, joilla on mahdollisuus järjestää joukkoliikenne kannattavasti tulevaisuudessa. Tällaiset alueet on tunnistettu asukastiheyden perusteella aineistosta, joka kuvaa seudun tulevaa maankäyttöpotentiaalia vuoteen 2040. Aineisto on muodostettu sovittamalla yhteen kuntien suunnitelma-aineistojen kuvaama tuleva maankäyttöpotentiaali ja seudun väestöennusteen pohjalta ennakoitu uuden maankäytön tarve.

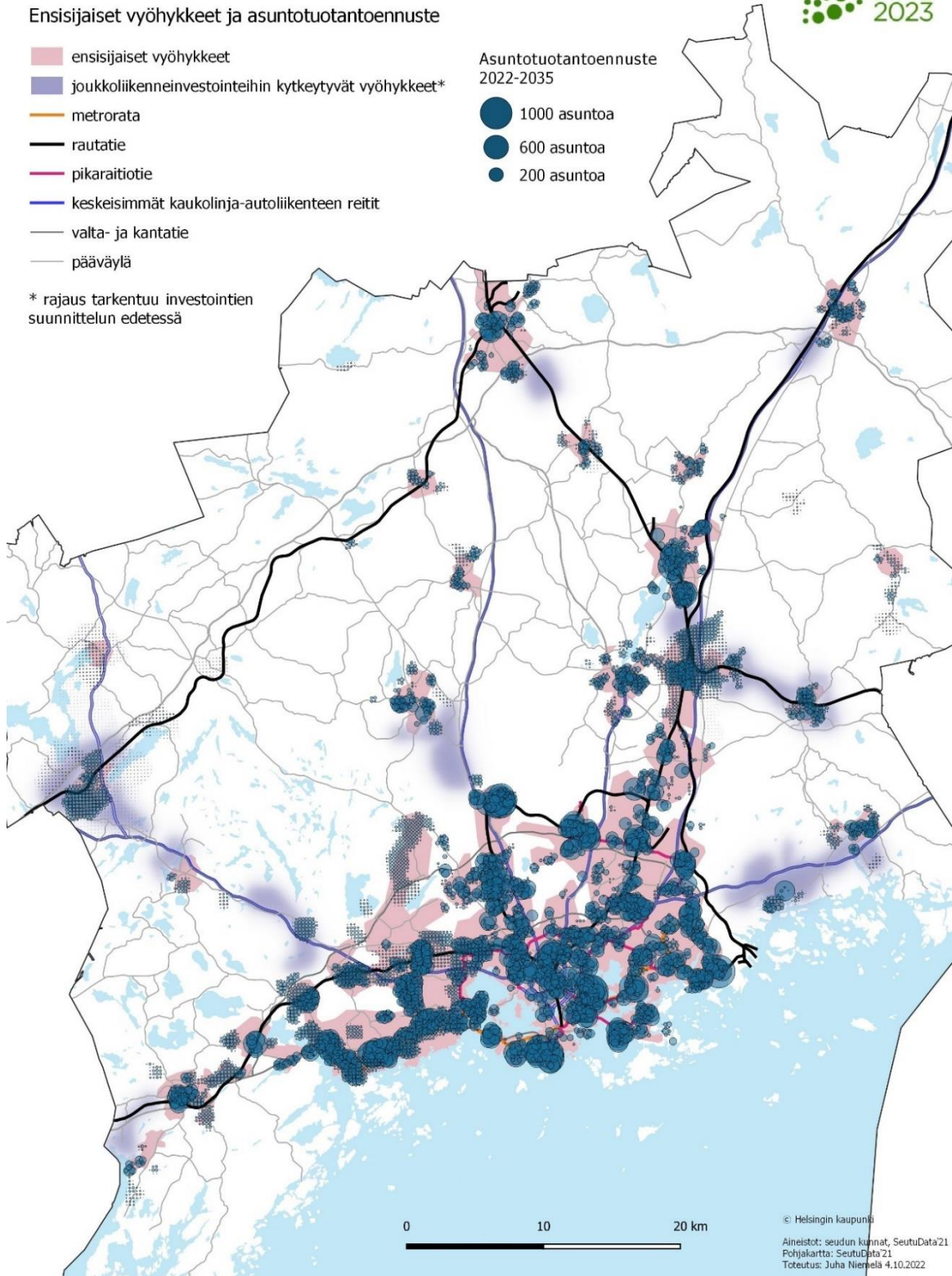
Ensisijaiset vyöhykkeet ja asuntotuotantoennuste

- ensisijaiset vyöhykkeet
- joukkoliikenneinvestointeihin kytkeytyvät vyöhykkeet*
- metrorata
- rautatie
- pikaraitiotie
- keskeisimmät kaukolinja-autoliikenteen reitit
- valta- ja kantatie
- pääväylä

Asuntotuotantoennuste
2022-2035

- 1000 asuntoa
- 600 asuntoa
- 200 asuntoa

* rajaus tarkentuu investointien suunnittelun edetessä



© Helsingin kaupunki
Aineistot: seudun kunnat, SeutuData21
Pohjakaartta: SeutuData21
Toteutus: Juha Niemelä 4.10.2022

Kuva 13: MAL 2023 -suunnitelman ensisijaiset maankäytön kehittämisvyöhykkeet ja asuntotuotantoennuste.

Seudullisesti ensisijaisilla maankäytön kehittämisvyöhykkeillä asuntotuotanto kohdistetaan erityisesti keskustoihin ja raideliikenteeseen tukeutuville alueille. Tämä edellyttää pääosin tiivistävää täydennysrakentamista sekä keskustojen ja raideverkon varren kaupunkikehittämispotentiaalin täysimääräistä hyödyntämistä. Valtion tulee tukea asuntotuotannon ohjaamista kestävästi maankäytön ensisijaisille vyöhykkeille esimerkiksi kohdistamalla kunnallistekniikka-avustukset näillä sijaitseville alueille ja huomioimalla tarve täydennysrakentamiselle entistä paremmin avustuksia myönnettäessä.

MAL 2023 -suunnitelman investointiohjelmassa (Luku 5.3.5) on esitetty liikenneinvestointeja (kuten pikaraitiotiet, Kerava-Nikkilä-ratayhteyden avaaminen henkilöliikenteelle sekä uusien tieliittymien avaaminen tai olemassa olevien parantaminen), jotka mahdollistavat tehokkaan maankäytön sijoittamista ensisijaisille maankäytön kehittämisvyöhykkeille.

Ensisijaisten maankäytön kehittämisvyöhykkeiden lisäksi suunnitelmassa on osoitettu seudun pitkän aikavälin kasvusuunnat, jotka edellyttävät uusia merkittäviä joukkoliikenneinvestointeja ja -ratkaisuja. Kasvusuunnat tulevat käyttöön pitkällä aikavälillä, suurelta osin suunnitelman tavoitevuoden 2040 jälkeen. Niihin tukeutuvien alueiden rajaus tarkentuu joukkoliikennehankkeiden suunnittelun edetessä. Hankkeiden suunnittelu on hyvin eri vaiheissa. Seudun pitkän aikavälin kasvusuuntia ovat:

- Kerava-Nikkilä radan kehittämiseen liittyvä Talman-Nikkilän alue
- Turun tunnin juna -yhteyteen liittyvät Histan alue ja Veikkolan sekä Nummelan laajentumisalueet
- Raideliikenneratkaistuun tukeutuva Östersundom
- Klaukkalan joukkoliikennedyhteyden tukeutuva Kivistön ja Klaukkalan välinen alue
- Ristikydön aseman kehittämiseen tukeutuva alue
- Palopuron aseman kehittämiseen tukeutuva alue
- Hirvihaaran aseman kehittämiseen tukeutuva alue

Uuden asuntotuotannon ohjaaminen ensisijaisille vyöhykkeille mahdollistaa kestävästä liikkumisesta ja turvaa myös seudun hiilivarastoja ja -nieluja. Metsät ovat seudun merkittävimmät hiilinielut ja -varastot. Metsäkadon vaikutuksesta menetetään paitsi välittömästi puustobiomassan hiilivarasto, myös maaperän hiilivarasto hiljalleen ja tulevaisuuden hiilensidontapotentiaali.

Osana MAL 2023 -suunnitelman valmistelua on tuotettu paikkatietoaineistoja seudun hiilinieluista ja -varastoista. Hiilinielujen ja -varastojen seututasoista tarkastelua

sekä seurantaa kehitetään tulevaisuudessa. Seututason aineistoja hyödyntämällä kunnat voivat huomioida hiilensidonnain aiempaa paremmin osana maankäytön suunnittelua. Jatkossa kuntien tulee huomioida hiilivarastot ja -nielut myös osana maankäytön vaikutusten arviointia.

Yhdyskuntarakenteen tiivistämispyrkimyksestä aiheutuu väistämättä painetta rakentaa luontoalueille, jotka sijaitsevat kaupunkirakenteen sisällä. Seudun kuntien tulisi mahdollisuuksien mukaan suunnata tiivistymistä seudulla siten, että luontoalueita voidaan säilyttää. Luontoalueiden säilyttämisellä on vaikutusta hiilensidonnain, luonnon monimuotoisuuden ja ilmastonmuutokseen sopeutumisen kannalta. Kuntien tulee edistää ilmastonmuutokseen sopeutumista tiivistyvässä kaupunkirakenteessa myös rakentamalla vihreää infrastruktuuria, sillä kasvillisuuden peittämät pinnat lieventävät rakennetun ympäristön lämpösaarekeilmiötä, vähentävät tulvariskiä ja toimivat hiilivarastoina.

Täydennysrakentamismahdollisuuksien lisäämiseksi selvitetään valtion ja kuntien yhteistyönä korkeajännitejohtojen tunnelointia seudulla. Korkeajännitejohtojen tunneloinnin avulla voidaan ottaa keskeisiä alueita tehokkaan rakentamisen piiriin ja tiivistää kaupunkirakennetta hyvillä sijainneilla ja hyvän joukkoliikenteen alueilla. Selvityksessä arvioidaan tunneloinnin teknistä ratkaisua ja kustannuksia, tunneloinnin hyötyjä asuntorakentamisen ja kaupunkirakenteen näkökulmista sekä selvitetään ARAn infra-avustusrahojen ja muiden rahoituslähteiden hyödyntämisen mahdollisuuksia rakentamisen avustamiseksi.

Tieliikenteen nopeusrajoituksia alentamalla on mahdollista vaikuttaa maankäytön kehittämisedellytyksiin sekä ottaa alueita tehokkaammin käyttöön hyvien liikenneyhteyksien läheisyydessä. Nopeusrajoitusten alentaminen vähentää hiilidioksidipäästöjä, liikenteen melua, pienhiukkas- ja typenoksidipäästöjä sekä parantaa tehokkaasti liikenneturvallisuutta. MAL-suunnitelman toimenpiteenä selvitetään väyläkohtaisesti ajonopeuksien laskun vaikutuksia kaupunkirakenteen sisällä valtion väyläverkolla. Nopeuden vähimmäistasosta poikkeaminen voi olla perusteltua paikallisten olosuhteiden sitä vaatiessa esimerkiksi maankäytön tiivistämiseksi.

Nopeusrajoitusten alentamisella saavutettavat hyödyt ovat kiistattomat ja haitat (henkilöautojen matka-aikojen piteneminen) jäävät kohtuullisiksi. Henkilöautojen matka-aikojen piteneminen vaikuttaa työpaikkasaavutettavuuteen ja sitä kautta yhteiskuntataloudellisuusmittariin. Hyödyt näkyvät CO₂-päästöjen ja meluhaittojen vähenemisenä sekä liikenneturvallisuuden paranemisena. Toimenpide on hyötyihin nähden erittäin kustannustehokas.

Nopeusrajoitusten laskun vaikutuksia tarkastellaan verkollisesti kaupunkirakenteen sisällä ja lopulliset alennettavien nopeuksien yhteysvälit päätetään jatkotyössä. Nopeusrajoitusten alentamisen vaikutuksia selvitetään monipuolisesti mm. suhteessa liikenteen päästöihin, meluun, saavutettavuuteen, liikenneturvallisuuteen sekä kansainvälisiin yhteyksiin (terminaalit). Nopeusrajoitusten muutostarpeita tarkastellaan yhteistyössä kuntien ja valtion kesken mm. tieverkon luokittelutyön päivityksen yhteydessä sekä muissa asianmukaisissa prosesseissa.

Kestävän kasvun ohjaaminen

- Seudun uudesta asuntotuotannosta vähintään 95 % ohjataan maankäytön ensisijaisille kehittämisvyöhykkeille erityisesti keskustoihin ja raideliikenteeseen tukeutuen. Tavoite on seudullinen, ei kuntakohtainen. Kunnat kehittävät vyöhykkeitä pitkäjänteisesti maankäytöltään tehokkaina ja sekoittuneina alueina.
- Sidotaan seudun uusien kasvusuuntien avaaminen kestävästä liikunnasta edistäviin tulevaisuuden joukkoliikenneinvestointeihin.
- Kunnat huomioivat hiilinielut ja -varastot osana maankäytön (ilmasto)vaikutusten arviointia.
- Kunnat säästävät täydennysrakentamisen yhteydessä lähiluontoa yleis- ja asemakaavaratkaisuun ja huomioivat erilaisten viherelementtien merkityksen luonnon monimuotoisuudelle ja ilmastonmuutokseen sopeutumiselle.
- Valtio osoittaa kunnallistekniikka-avustukset ja korkotuettujen asuntojen käynnistysavustukset maankäytön ensisijaisella kehittämisvyöhykkeillä sijaitseville kohdealueille. Kunnallistekniikka-avustuksia myönnettäessä tulee huomioida entistä paremmin tarve täydennysrakentamiselle.
- Selvitetään valtion ja kuntien yhteistyönä korkeajännitejohtojen tunnelointia täydennysrakentamismahdollisuuksien lisäämiseksi seudulla. Valtio sitoutuu rahoittamaan selvityksiä ja rakentamisen kustannuksia 30 % rahoitusosuudella.
- Selvitetään väyläkohtaisesti ajonopeuksien laskun vaikutuksia kaupunkirakenteen sisällä valtion väyläverkolla. Nopeuksien lasku edellyttää kuntien ja valtion erillistä päätöstä. Nopeuden vähimmäistason poikkeaminen voi olla perusteltua paikallisten olosuhteiden sitä vaatiessa esimerkiksi maankäytön tiivistämiseksi. Nopeusrajoitusten alentamisen vaikutuksia selvitetään monipuolisesti mm. suhteessa liikenteen päästöihin, meluun, saavutettavuuteen, liikenneturvallisuuteen sekä kansainvälisiin yhteyksiin (terminaalit). Nopeusrajoitusten muutostarpeita tarkastellaan yhteistyössä kuntien ja valtion kesken mm. tieverkon luokittelutyön päivityksen yhteydessä sekä muissa asianmukaisissa prosesseissa.
- Valtio huomioi omissa prosesseissaan yhteistyön seudun toimijoiden kanssa nopeusrajoitusten muutoksia koskien. Valtio ja kunnat määrittävät yhdessä seudullisen nopeusrajoituspolitiikan.

Asemanseutujen kehitystä vauhditetaan asemien laatutasoa ja käytettävyyttä parantamalla

Helsingin seudun asemanseuduilla on merkittävää täydennysrakentamispotentiaalia ja niiden kehittäminen on ollut MAL-työn keskeisenä tavoitteena pitkään. Suuri osa seudun uudesta asuin- ja toimitilarakentamisesta on sijoittunut asemanseuduille. Myös tulevaisuudessa tulee mahdollistaa uutta työpaikka-, palvelu- ja asuntorakentamista asemanseutujen läheisyydessä ja jatkaa asemanseutujen tiivistämistä. Asemanseutuja tulee kehittää myös toiminnoiltaan, kaupunkikuvaltaan ja asumistarjonnaltaan monipuolisina alueina. Asemanseutujen kehittäminen parantaa niiden viihtyvyyttä, hillitsee alueellista eriytymiskehitystä ja edistää elinkeinotoiminnan edellytyksiä.

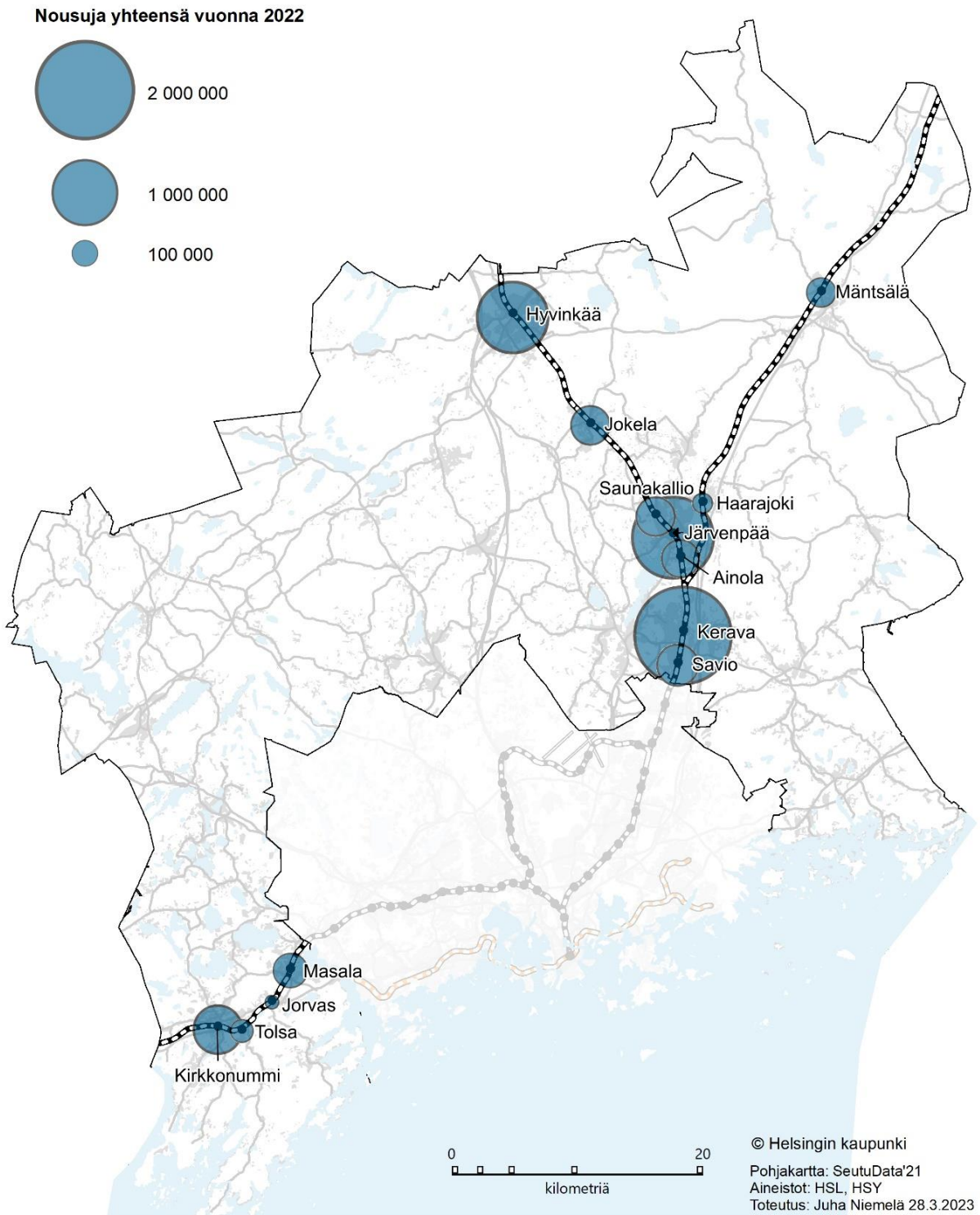
Helsingin seudun lähijunaliikenteen asemat ovat monilta osin heikossa kunnossa. Niiden siisteydessä sekä käytettävyydessä on paljon puutteita. Helsingin seudun asemien huono yleiskunto näkyy asemien käyttäjille sekä vaikuttaa asemien viihtyisyyteen, koettuun turvallisuuteen sekä ennen kaikkea joukkoliikenteen käytön houkuttelevuuteen. Lisäksi asemat toimivat myös Suomen käyntikorttina kansainvälisille matkailijoille Helsinki-Vantaan lentoasemalle kulkevan junaliikenteen myötä.

Asemien parantaminen Helsingin seudulla on erityisen tärkeää, sillä seudun rautatieasemilla on kansallisesti verrattuna erittäin paljon käyttäjiä (kuvat 14 ja 15). Seudun juna-asemien matkustajamäärät ovat kansallisesti vertailtuna suuria, johtuen vilkkaasta lähiliikenteestä. HSL:n lähijunaliikenteessä tehtiin lähes 60 miljoonaa nousua vuonna 2022. Vaikka COVID-pandemia vaikutti lähijunaliikenteen matkustajamäärään voimakkaasti, matkustajamäärien ennakoidaan palautuvan tulevina vuosina.

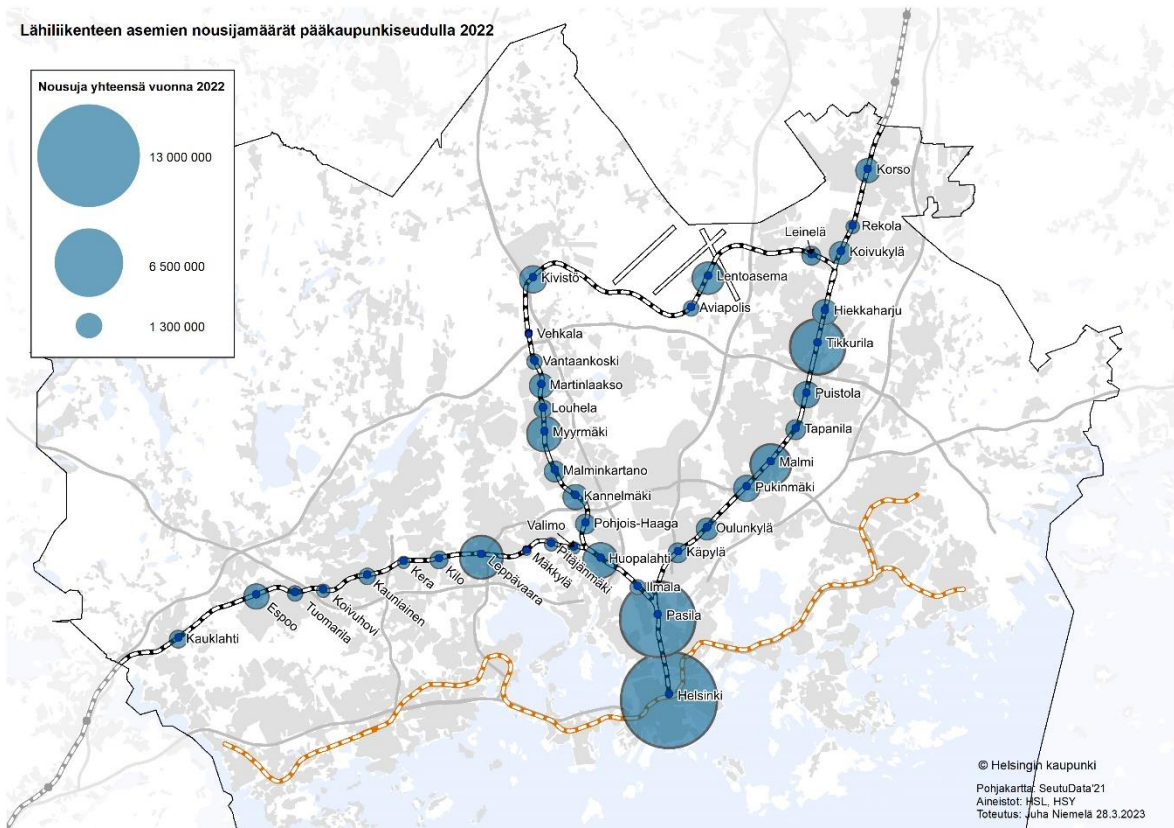
Helsingin seudun juna-asemien paikoin heikon kunnan ja toisaalta suuren käytön takia asemien laatutasoa ja käytettävyyttä tulee parantaa. Asemien parantamisessa kestävä liikunnan solmukohtina on tärkeää paitsi asemien kunto, esteettömyys ja toimivuus, myös yhteydet asemille. Pyöräily- ja kävelyreittien turvallisuus ja mielilyttävyyden edesauttavat liityntämatkojen tekoa kestäväillä kulkutavoilla. Pyörien liittytävyyden turvallisuuksien asemilla on keskeinen osa toimivaa matkaketjua. Liityntätäpysäköintiä on kuvattu tarkemmin luvussa 5.1.3.

Lähiliikenteen asemien nousijamäärät Helsingin seudulla 2022

Pääkaupunkiseutu omalla kartallaan



Kuva 14: Helsingin seudun juna-asemien nousijamäärät 2022.



Kuva 15: Nousijamäärät pääkaupunkiseudun juna-asemilla 2022.

Helsingin seudun juna-asemien korjaus- ja parantamistarpeita on selvitetty erillisessä työssä ([Helsingin seudun asemien kehittämis- ja peruskorjaustarpeet, 2022](#)), jonka pohjalta on koostettu toimenpidekokonaisuus kiireellisimpien toimenpiteiden osalta vuosille 2024–2027 ja vuoden 2028 jälkeiselle ajalle (taulukko 2). Korjaus- ja parantamistoimenpiteiden kokonaisuuden tavoitteena on kehittää Helsingin seudun asemien viihtyisyyttä, toimivuutta ja turvallisuutta sekä sen myötä parantaa kestävien kulkutapojen houkuttelevuutta, lisätä joukkoliikenteen käyttöä ja vauhdittaa asemanseutujen kehitystä. Toimenpidekokonaisuudessa on huomioitu asemien käyttäjämäärät, sillä matkustajamääriltään merkittävimmille asemille kohdistettavat toimenpiteet tuovat eniten vaikuttavuutta. Lisäksi asemien parantamisella tuetaan kaupunkiudistusalueiden kehitystä (kuva 16). Asemien korjaus- ja parantamistoimenpiteitä on syytä jatkaa koko MAL-investointiohjelmakauden ajan eli vuoteen 2035 saakka. Asematoimenpiteiden yksityiskohtaisemmassa ohjelmoinnissa voidaan hyödyntää juna-asemaselvityksessä käytettyä kiireellisyysluokitusta asemien toimenpiteiden toteutukselle.

Taulukko 2. Vuosina 2024–2027 ja vuoden 2028 jälkeen parannettavat juna-asetat.

Vuosina 2024–2027 parannettavat asemat	Vuoden 2028 jälkeen parannettavat asemat
Malmin asema , Helsinki	Espoon asema , Espoo
Kannelmäen asema , Helsinki	Ilmalan asema , Helsinki
Puistolan asema , Helsinki	Jokelan asema , Tuusula
Oulunkylän asema , Helsinki	Järvenpään asema , Järvenpää
Koivukylän asema , Vantaa	Louhelan asema , Vantaa
Pohjois-Haagan asema , Helsinki	Malminkartanon asema , Helsinki
Tapanilan asema , Helsinki	Martinlaakson asema , Vantaa
Kirkkonummen asema , Kirkkonummi	Rekolan asema , Vantaa
Leppävaaran asema , Espoo	Saunakallion asema , Järvenpää
Huopalahden asema , Helsinki	Savion asema , Kerava
Keravan asema , Kerava	
Myyrmäen asema , Vantaa	
Hiekkaharjun asema , Vantaa	
Korson asema , Vantaa	
Käpylän asema , Helsinki	
Hyvinkään asema , Hyvinkää	
Masalan asema , Kirkkonummi	
Pukimäen asema , Helsinki	

Vuosina 2024–2027 parannettavien asemien toimenpiteiden kustannusarvio on yhteensä 45 milj. euroa ja vuoden 2028 jälkeen parannettavien asemien kustannusarvio on 21 milj. euroa. Juna-asetilla tehtävät toimenpidekokonaisuudet täsmentyvät yksityiskohtaisempien kuntotarkastusten ja jatkosuunnittelun perusteella.

Asemien yleiseen kuntoon voidaan vaikuttaa kehittämis- ja korjaustoimenpiteiden lisäksi jatkuvalla ja tehokkaalla kunnossapidolla. Riittävän tiheä siivous- ja pesutoimenpiteiden kierto vähentää pinttynyttä likaa asemilla sekä vähentää tarvetta suuremmille kehittämistoimenpiteille. Kunnossapitoon tulee varata riittävä rahoitus ja lisäksi kunnossapidon vastuut tulee selkeyttää.

MAL 2023 KAUPUNKIUUDISTUSALUEET JA PARANNETTAVAT JUNA- JA METROASEMAT



Kuva 16. Kaupunki uudistusalueet sekä parannettavat juna- ja metroasemat.

Juna-asemille on suunnitteilla laajempiakin kehittämistarpeita tulevaisuudessa, kun uudet pikaraitiotiet valmistuvat. Vihdintien pikaraitiotien valmistumisen myötä Valimon aseman rooli vahvistuu osana Vihdintien kaupunkibulevardin liikenneratkaisuja. **Valimon asemalle** tulee keskittymään merkittävästi kaupallisia palveluja ja siitä muodostuu tärkeä joukkoliikenteen solmukohta Länsi-Helsingin raitiotien ja Rantaradan risteyskohdassa. Valimon aseman laajempaan toiminnalliseen kehittämiseen tulee valmistautua raitiotien rakentamisen yhteydessä. Myös **Käpylän ja Keran asemien** rooli muuttuu uusien infrahankkeiden myötä. Käpylän ja Keran asemista tulee pikaraitioteiden rakentumisen myötä tärkeitä joukkoliikenteen vaihtopaikkoja raitiotien ja junaliikenteen välillä.

Asemanseutujen kehittäminen kuntien ja valtion yhteistyönä ja konkreettisten parantamistoimenpiteiden tekeminen asemille on kestävä liikumisen edistämisen näkökulmasta erittäin tärkeää. Asemille kohdistettavien toimenpiteiden etenemisen varmistamiseksi tulisi koota asematoimijoiden verkosto. Verkoston yhteistyössä selvittäisiin asemien vastuualueita, edistettäisiin kehittämistoimenpiteiden toteutusta sekä varmistettaisiin asemien kunnossapidon riittävyys, laatu ja vastuut.

Asemien parantamiseen kohdistuvien investointien lisäksi valtion olisi perusteltua jatkaa nykyisen MAL-sopimuksen mukaista menettelyä ja luopua tarpeettomista kiinteistöomistuksistaan asemanseuduilla ja muilla keskeisillä sijainneilla ja edistää aktiivisesti näiden maankäytön kehittymistä sekä omistamiensa että muiden kiinteistöjen alueella. Sama koskee myös tarpeettomia liikennealuevarauksia.

Myös vanhoja metroasemia peruskorjataan ja kehitetään (taulukko 3). Useat metroasemat ovat alkuperäisen elinkaarensa päässä ja edellyttävät pitkäjänteistä peruskorjausta ja korvausinvestointeja. Asemien laatutason, käytettävyyden ja turvallisuuden parantamisella lisätään joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja varmistetaan olemassa olevan järjestelmän korkea käyttöaste. Peruskorjausten yhteydessä pyritään huomioimaan seudun strategiset tavoitteet asemanseutujen tiivistämisen ja eriytymiskehityksen vähentämisen suhteen. Metroasemien hankekokonaisuuteen kuuluu mm. metroasemien peruskorjauksia, paloturvallisuuden parantamista sekä hissien ja liukuportaiden uusimisia. Vuosien 2024–2027 toimenpiteiden alustava kustannusarvio on noin 167 milj. euroa ja vuosien 2028–2031 alustava kustannusarvio on noin 42 milj. euroa.

Taulukko 3. Vuosina 2024–2031 parannettavat metroasemat.

Vuosina 2024–2031 parannettavat metroasemat
Päärautatieasema
Itäkeskus
Herttoniemi
Kamppi
Vuosaari
Kontula
Mellunmäki
Rastila
Puotila
Hakaniemi
Sörnäinen

Helsingin päärautatieasema on Suomen merkittävin joukkoliikenteen solmu. Sen vaihtoyhteydet junista muuhun joukkoliikennejärjestelmään ovat pitkiä, eivätkä nykyisellään palvele käyttäjää parhaalla mahdollisella tavalla. Erityisesti metro- ja junamatkustajien vaihtoyhteydet ovat heikot. MAL-suunnitelman jatkotyössä selvitetään, millaisella toimenpidekokonaisuudella päärautatieaseman vaihtoyhteyksiä tulisi kehittää. MAL-suunnitelman jatkotyössä tarkentuvat toimenpide-ehdotukset Helsingin päärautatieaseman vaihtoyhteyksien parantamiseksi huomioidaan vuonna 2023 käynnistyvän päärautatieaseman metroaseman peruskorjauksen hankesuunnittelussa.

Asemat ja asemanseudut

- Kunnat kaavoittavat ja toteuttavat asemanseuduista tehokkaita ja toimivia asumisen ja työn tekemisen paikkoja, joissa palvelut ovat helposti ja kestävästi saavutettavissa. Kunnat tiivistävät asemanseutujen maankäyttöä huomioiden paikan ominaispiirteet, monimuotoinen ja laadukas kaupunkikuva sekä asuntokysyntä.
- Toteutetaan seudun juna- ja metroasemien korjaus- ja parantamishankkeita kuntien ja valtion yhteisrahoituksella sekä huolehditaan jatkuvasta kunnossapidosta asemien yleisilmeen ja viihtyisyyden parantamiseksi.
- Juna-asemien perusparannus- ja kehittämistoimenpiteiden teemapaketille varataan vuosille 2024–2027 45 milj. euroa. Vuoden 2028 jälkeen parannettavien asemien kustannusarvio on 21 milj. euroa.
- Juna-asemien korjaus- ja kehittämisspaketin toimeenpanon varmistamiseksi ja asemanseutujen kehittämisen edistämiseksi kootaan asematoimijoiden verkosto.
- Metroasemien peruskorjausten toteutukseen varataan 209 milj. euroa vuosille 2024–2031.
- Valtio luopuu tarpeettomista kiinteistöomistuksistaan ja liikennealuevarauksistaan asemanseuduilla ja muilla keskeisillä sijainneilla sekä edistää aktiivisesti näiden maankäytön kehittymistä.
- Selvitetään ja suunnitellaan Helsingin päärautatieaseman joukkoliikenteen vaihtojen parantamistoimenpiteitä.

5.1.3. Edistämme kestäväää liikkumista

Toimiva joukkoliikenne lisää liikennejärjestelmän kestävyttä ja sujuvuutta

Toimiva joukkoliikennejärjestelmä on kestävä liikennejärjestelmän selkäranka. Joukkoliikenteen kasvihuonekaasupäästöt matkustajaa kohden ovat merkittävästi pienempiä henkilöautoon verrattuna. Joukkoliikenne vie myös vähemmän kaupunkitilaa sekä tuottaa vähemmän haitallisia pienhiukkasia hengitysilmaan ja liikennemelua, kuin henkilöautoliikenne. Joukkoliikenteen käyttö vähentää osaltaan tieliikenteen ruuhkia ja parantaa liikenteen sujuvuutta. Joukkoliikenteen toimintaedellytyksistä ja taloudellisesta kestävydestä on huolehdittava niin lyhyellä kuin pitkälläkin aikavälillä, jotta hyvä palvelutaso ja kohtuulliset lippujen hinnat voidaan säilyttää. Uuden maankäytön ohjaamisella ensisijaisille vyöhykkeille ja hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrelle luodaan hyvät edellytykset joukkoliikenteen kustannustehokalle järjestämiselle.

Helsingin seudulla joukkoliikenteen palvelutaso on kansallisesti ja jopa kansainvälisesti vertailtuna korkea ([Benchmarking European Service of public Transport, 2022](#)). Joukkoliikenteen käyttäjämäärät romahtivat kuitenkin Covid 19 -pandemian myötä vuonna 2020. Kun HSL-joukkoliikenteen nousuja oli vuonna 2019 lähes 400 miljoonaa, vähenivät nousut alle 250 miljoonaan vuosina 2020 ja 2021. Syksystä 2022 joukkoliikenteen matkustajamäärät ovat lisääntyneet, mutta määrät ovat vielä kesällä 2023 olleet noin 13 % pienemmät kuin ennen koronapandemiaa vuonna 2019 (Perustuen HSL:n tilastoon, 2023).

Joukkoliikenteen käytön vähenemiseen on vaikuttanut erityisesti etätyön lisääntyminen, mikä jäänee osittain pysyväksi käytännöksi pandemian päätyttyäkin. Työmatkaliikenteen vähentyminen on vaikuttanut erityisesti ruuhkahuippujen pienentymiseen, mikä osaltaan helpottaa joukkoliikenteen kapasiteetin käyttöä. Työnantajille tehdyn kyselyn perusteella etätyön arvioidaan vakiintuvan lähivuosina tasolle, joka vähentäisi kodin ja työpaikan välisiä matkoja noin viidenneksellä ([Etätyö ja joukkoliikenne HSL, Föli ja Nysse alueilla, 2021](#)). Helsingin seudulla muutos on suurinta kantakaupungissa, jossa sijaitsee paljon asiantuntijatyöpaikkoja.

Pitkällä aikavälillä on varmistettava, että joukkoliikenteen kilpailukyky suhteessa henkilöautoliikenteeseen paranee. Tätä puoltaa myös tavoite liikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentämisestä. Joukkoliikenteen kilpailukykyisyyden parantamiseen on erilaisia toimenpiteitä. Kilpailukykyä voidaan parantaa mm.:

- Joukkoliikenteen palvelutasoa parantamalla
- Joukkoliikennettä nopeuttamalla

- Pitämällä lippujen hinnat kilpailukykyisellä tasolla
- Erilaisia lipputuotteita ja hinnoittelumalleja kehittämällä
- Matkaketjujen ja joukkoliikenteen vaihtojen toimivuutta parantamalla

Joukkoliikenteen kilpailukykyyn parantamiseen liittyviä toimenpiteitä on avattu tarkemmin seuraavissa luvuissa.

Lisäpanostuksia joukkoliikenteeseen tarvitaan

Joukkoliikenteen kulkutapaosuutta matkoista voidaan lisätä parantamalla joukkoliikenteen palvelutasoa ja pitämällä lipun hinnat kilpailukykyisinä. Tämä edellyttää valtiolta ja kunnilta panostuksia joukkoliikenteeseen. Lisäpanostuksilla olisi myös mahdollista saada tehostettua olemassa olevan liikennejärjestelmän käyttöä ilman uusia investointeja.

Valtion joukkoliikenteen avustus Helsingin seudulle on ollut viime vuosina noin 5 milj. euroa vuosittain. Lisäksi seudulle on myönnetty ilmastoperusteista joukkoliikennetukea vuosina 2020 ja 2021 yhteensä reilut 10 milj. euroa. HSL-alueen joukkoliikenteen kustannukset (sis. infrakorvaukset) ovat viime vuosina olleet noin 700 milj. euroa vuosittain, joten joukkoliikenteen järjestämisen kokonaiskustannuksiin nähden avustukset ovat olleet hyvin pieniä. Koronapandemian aiheuttaman matkustajamäärien ja lipputulojen aleneman vuoksi valtio myönsi HSL-alueelle ns. koronatukea vuonna 2021 noin 87 milj. euroa. ([Joukkoliikenteen rahoitus, 2022](#).) Joukkoliikenteen kilpailukykyisyyden säilyttämisen näkökulmasta olisi tärkeää, että valtion joukkoliikenneavustus olisi myös normaalitilanteissa samalla tasolla kuin koronapandemian vuosina 2020 ja 2021.

Liikenne 12 -suunnitelmassa on linjattu, että valtio ja kunnat lisäävät suurten kaupunkiseutujen joukkoliikenteen rahoitusta vuodesta 2025 lähtien merkittävästi. Valtion lisärahoitus neljälle suurelle kaupunkiseudulle (Helsinki, Tampere, Turku, Oulu) olisi 20 milj. euroa vuosittain eli kokonaisrahoitus 38 milj. euroa vuosittain ([Liikenne 12- suunnitelma, 2021](#)). Avustusten tarve on kuitenkin koronapandemian jälkeisessä ajassa Liikenne12 -suunnitelman rahoitustasoa suurempi.

Joukkoliikenteen kilpailukykyisyyttä voidaan parantaa myös erilaisilla lipputuotteilla ja hinnoittelumalleilla. Hinnoittelumalleissa on otettava huomioon koronapandemian myötä muuttunut liikkumiskäyttäytyminen. HSL on arvioinut erilaisia hinnoittelumalleja ([Hinnoittelumallit, 2022](#)).

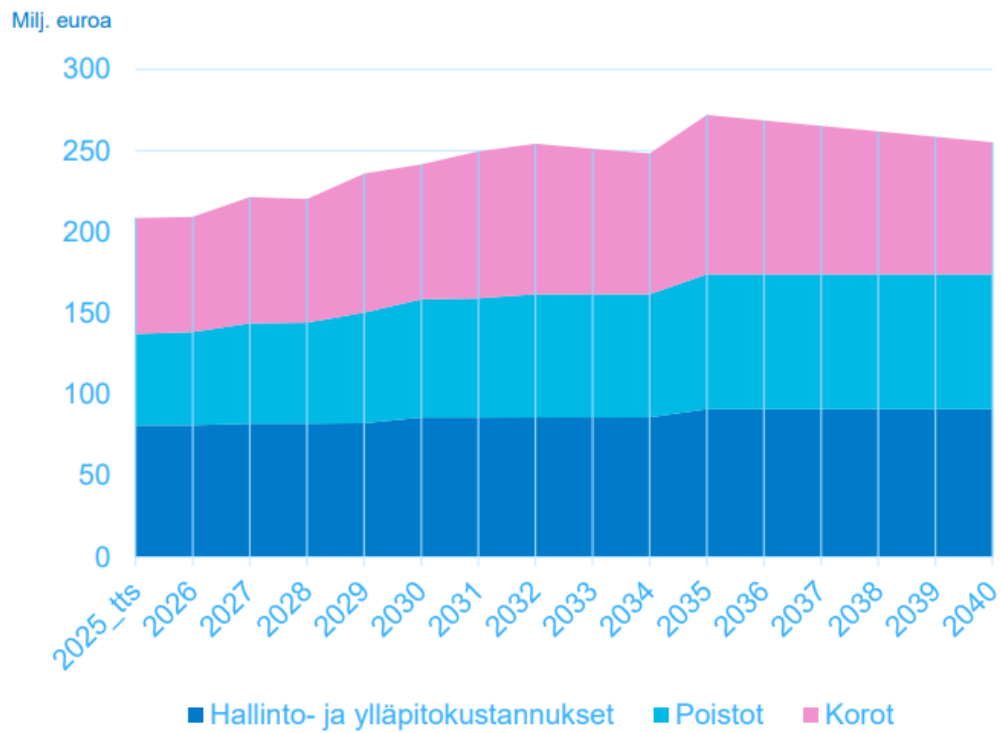
Valtio lisää panostuksiaan joukkoliikenteeseen lipun hintojen alentamiseksi ja palvelutason parantamiseksi sekä joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattamiseksi. Tämä osaltaan lisää olemassa olevan joukkoliikennejärjestelmän tehokkaampaa hyödyntämistä. Panostukset kohdistetaan koko seudun joukkoliikennejärjestelmään. Petteri Orpon hallitusohjelman mukainen, joukkoliikenteen asiakashintaan vaikuttava ALV:n nosto 10 %:sta 14 %:iin tulee kompensoida seudun joukkoliikenteelle.

Joukkoliikenteen taloudellinen kestävyys varmistettava

HSL:n perustamisvaiheessa on luotu infrakorvausjärjestelmä, jonka tavoitteena on ollut jakaa joukkoliikenneinfrastruktuurin investointi- ja ylläpitokustannuksista vastuuta sijaintikunnan lisäksi kaikille HSL:n jäsenkunnille, joiden asukkaat hyödyntävät joukkoliikenneinfrastruktuuria. Joukkoliikenteen investointien mukaiset infrakustannukset ovat kasvaneet 2010-luvulta alkaen ja kasvu jatkuu myös tulevaisuudessa (kuva 17). Tämä johtuu erityisesti siitä, että seudulla on investoitu voimakkaasti rai-deliikenteen kehittämiseen. Kun vuosittaiset infrakorvaukset olivat 2010-luvulla karkeasti 60–90 milj. euroa, arvioidaan korvausten olevan vuonna 2035 jo noin 270 milj. euroa. Myös joukkoliikenteen operointikustannukset lisääntyvät, kun uusia rai-dehankkeita toteutetaan ja liikennöinnin toteuttamiseksi investoidaan uuteen kalus-toon sekä varikoihin (kuva 18) ([HSL:n tilannekuvan ja rahoituspohjan arviointi](#), 2023). HSL:n jäsenkuntien tulee varmistaa joukkoliikenteen taloudellinen kestävyys ja kilpailukyky pitkällä aikajänteellä.

Infrakorvauksilla on suuri vaikutus HSL:n talouteen, sillä ne muodostavat jo nykyti-lanteessa noin 23 % HSL:n kuluista. HSL:n perussopimuksen mukaan infrakuluihin sisältyy 40 vuoden ajan 50 % pääoman poistoista ja koroista ja infrakustannusten pääoman korko on 5 %.

Infrakorvausmenettelyn kautta on luotu kytkentä joukkoliikenneinfrastruktuurin pa-rantamisen ja lipun hintojen välille. Lähtökohtana on ollut, että kuntaosuudet täyttä-vät 50 % ja lipputulot 50 % HSL-liikenteen kustannuksista. Mikäli 50 %:n subven-tiotasosta pidetään kiinni ja infrakorvausmenettely säilytetään ennallaan, johtaa se lipunhintojen nostoon, mikä vähentää osaltaan joukkoliikenteen kysyntää ja jättää infrastruktuuria vajaakäytölle. Mittavien investointien seurauksena infrakorvausme-nettely heikentää joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä kestävämmällä tavalla. Joukkoliikenteen järjestämistä ovat vaikeuttaneet myös koronapandemian myötä vähentyneet matkustajamäärät.



Kuva 17. Infrakustannusten kokonaiskehitys vuosina 2025–2040.



Kuva 18. Vuodesta 2022 alkaen käyttöön otettavista uusista raidevarikoista ja -kalustosta koituvat vuotuiset kustannukset.

Infrakorvausmenettelyä on tarve selkeyttää ja kehittää. Uusista joukkoliikenneinfrastruktuuria koskevista hankkeista tulisi sopia erikseen infrakorvausmenettelyyn sisältyvät kustannukset ja niiden kohdistamisperusteet ja korot. Infrakustannusten piiriin kuuluvat kustannukset tulee määritellä yksiselitteisesti ja niiden tulisi kohdistua vain joukkoliikenneinfrastruktuuriin, ei kiinteistökehityskohteisiin (kuten terminaalien tai varikoiden muihin toimintoihin) laajemmin. Infrakorvauksissa tulisi huomioida myös maapohjan arvonnousu. Suuret joukkoliikenneinvestoinnit ovat merkittäviä maankäyttöhankkeita, mutta maankäytön kehittyminen vie aikaa, eikä uusi infrastruktuuri kasvata lipputuloja sen aiheuttamia kuluja vastaavasti. Joukkoliikenteen infrastruktuuri-investointien kannattavuus perustuu kaupunkitaloudellisiin vaikutuksiin ja maankäytön kehittämisen hyötyihin, jotka realisoituvat esimerkiksi maan arvon nousuna. Infrakorvausmenettelyn perusta on näiltä osin heikko: Nykyisellään siinä ei ole huomioitu esimerkiksi sijaintikunnalle maa arvonnoususta syntyvää hyötyä. Sen sijaan infrakustannukset rasittavat joukkoliikenteen operatiivista toimintaa.

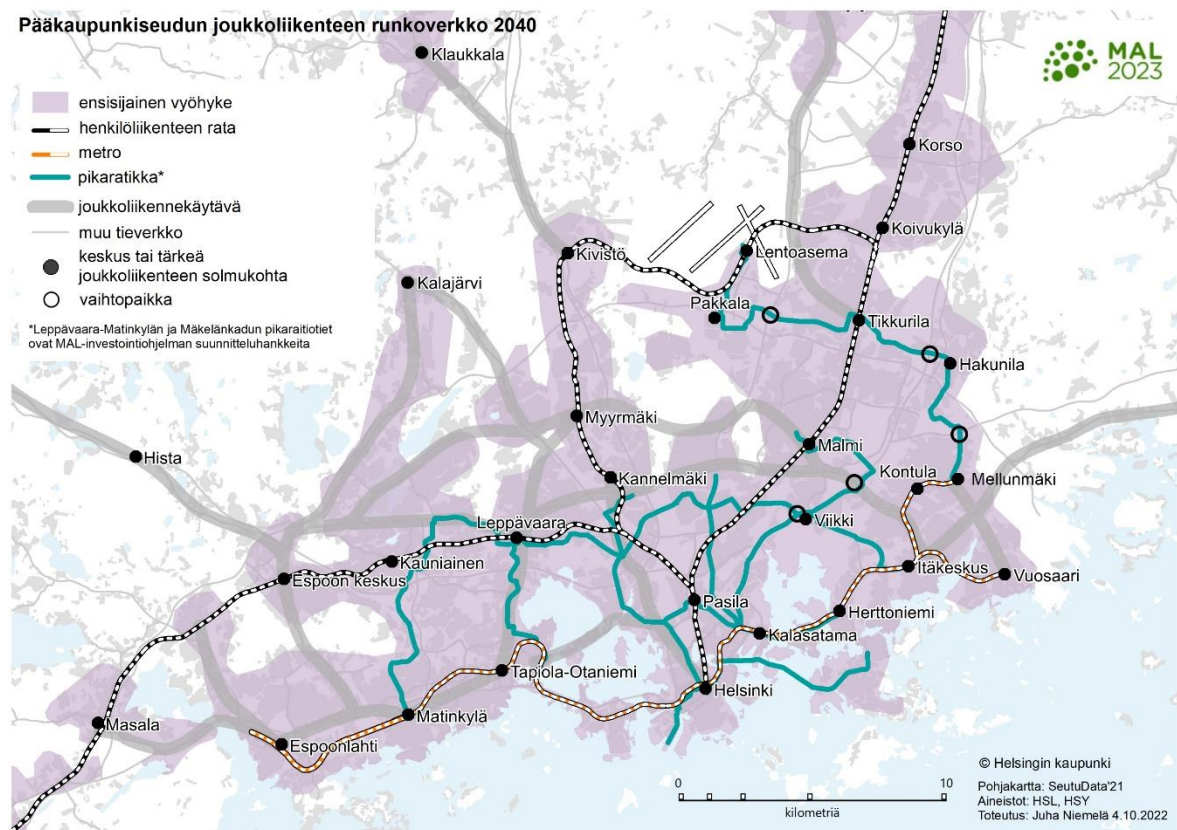
Jatkossa olisi tärkeää, että HSL hyväksyisi MAL-suunnitelman kautta tulevat hankkeet infrakorvausten piiriin, kun niille on tehty toiminnallinen arviointi, jolla varmistetaan, että infralla saavutetaan haluttu ja tavoiteltu joukkoliikenneyhteyden palvelutaso, eikä infrakustannuksiin sisälly joukkoliikenneinvestointiin liittymättömiä ylimääräisiä kustannuksia. Arvioinnissa huomioitaisiin uusien joukkoliikennehankkeiden toiminnallisuus ja suunnitelmien vaikutukset operoinnin sujuvuuteen ja kustannuksiin. Infrahankkeista aiheutuviin kustannuksiin vaikuttavat mm. hankesuunnittelussa tehtävät ratkaisut sekä kustannusjakoneuvottelut kuntien ja valtion välillä, erityisesti MAL-sopimuskokonaisuuden osalta. Onkin tärkeää vakiinnuttaa joukkoliikenneinfrahankkeiden toiminnallinen ja joukkoliikennetalouden arviointi osaksi MAL-suunnittelua, hankesuunnittelua ja infrakorvausmenettelyä.

Joukkoliikenteen runkoverkko toimii joukkoliikennejärjestelmän selkärangana

Helsingin seudun joukkoliikenteen runkoverkko on päivitetty MAL 2023 -suunnitelmassa vuoteen 2040. Maankäyttöä tiivistämällä ja varmistamalla riittävä käyttäjäpohja luodaan edellytykset joukkoliikenteen runkoverkoston toteutukselle ja kustannustehokkaalle liikenteen järjestämiselle. Runkoverkon perustana on henkilöliikenteen radat, metroverkko, pikaraitiotiet sekä muut tärkeät seudulliset joukkoliikenneyhteydet. Raitiotieliikenteen runkoverkon pohjana ovat jo päätetyt ja rakenteilla olevat sekä MAL 2023 -investointiohjelman mukaiset pikaraitiotieyhteydet (ml. suunnittelukohteet) (kuvat 19 ja 20). Henkilöjunaliikenteen uutena yhteytenä vuoteen 2040 mennessä on esitetty Kerava-Nikkilä-ratayhteys, joka sisältyy MAL 2023 -investointiohjelmaan. Junaliikenteen runkoverkko käsittää lähijunien yhteysvälit, joilla

ruuhka-ajan vuoroväli on korkeintaan 30 minuuttia. Lähtökohtana on, että palvelutasotavoite toteutuu koko seudun junaverkolla vuonna 2040.

Joukkoliikenteen runkoverkon osalta on tärkeää, että liikenne on nopeaa, luotettavaa ja että vuoroväli on riittävän tiheä. Joukkoliikennettä nopeuttamalla tarjotaan henkilöautolle kilpailukykyinen liikkumisvaihtoehto. Joukkoliikenteen nopeuttamista koskevien toimenpiteiden tunnistaminen on tärkeää, jotta mahdolliset panostukset pystytään kohdentamaan kustannustehokkaasti oikeisiin kohteisiin. Toimenpiteet voivat käsittää esim. liikennevaloetuisuuksia, pysäkkiväliä tiheyttä, kaistavarauksia tai muita infrastruktuurien parantamistoimia, joilla nopeutta voidaan lisätä. Joukkoliikenteen nopeuttamisen toimenpiteitä selvitetään yksityiskohtaisemmin, minkä jälkeen valtio ja kunnat edistävät niiden toteutusta.

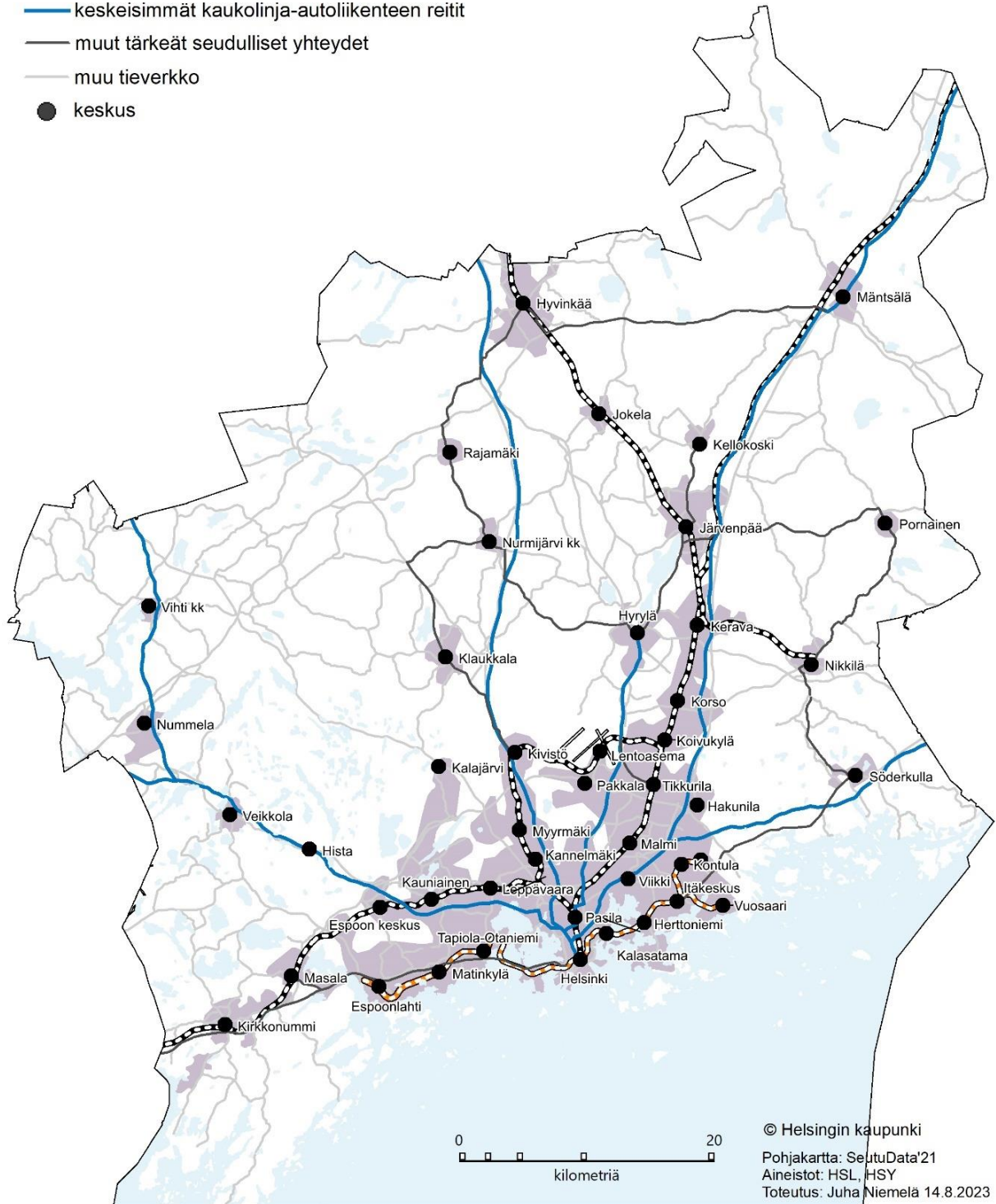


Kuva 19: Joukkoliikenteen runkoverkko 2040 pääkaupunkiseudulla.

Helsingin seudun joukkoliikenteen runkoverkko 2040



- ensisijainen vyöhyke
- henkilöliikenteen rata
- metro
- keskeisimmät kaukolinja-autoliikenteen reitit
- muut tärkeät seudulliset yhteydet
- muu tieverkko
- keskus



Kuva 20: Helsingin seudun joukkoliikenteen runkoverkko 2040.

Joukkoliikenteen runkoverkon määrittämisen yhteydessä on tunnistettu tärkeimmät joukkoliikenteen solmukohtat ja keskuksat. Helsingin seudun joukkoliikenteen solmukohtat on määritetty seuraavasti:

- **Uusimaa 2050 -kaavan mukaiset keskustatoimintojen alueet ([Uusi-maa-kaava 2050, 2021](#))**

Helsinki, Pasila, Kalasatama, Kannelmäki, Herttoniemi, Itäkeskus, Malmi, Viikki, Vuosaari, Myyrmäki, Tikkurila, Pakkala, Korso, Hakunila, Koivukylä, Kivistö, Leppävaara, Espoonlahti, Matinkylä, Tapiola-Otaniemi, Espoon keskus, Kalajärvi, Hista, Kauniainen, Nikkilä, Söderkulla, Pornainen, Järvenpää, Kerava, Hyrylä, Kellokoski, Jokela, Hyvinkää, Mäntsälä, Rajamäki, Nurmijärvi kk, Klaukkala, Masala, Kirkkonummi, Veikkola, Nummela, Vihti kk.

- **Muut tärkeät joukkoliikenteen solmukohtat vuonna 2040** (Kaukoliikenteen terminaalit sekä juna- ja metroasemat, joissa vaihtoyhteydet pikaraitiotiehin vuonna 2040).

Lentoasema, Huopalahti, Käpylä, Oulunkylä, Valimo, Mellunmäki, Kera

- **Vaihtopysäkit**

Raide-Jokerin vaihtopysäkki Viikissä (vt 4), Vantaan ratikan vaihtopysäkit Lahdenväylällä (vt 4), Porvoonväylällä (vt 7) ja Tuusulanväylällä (kt 45), Viikin-Malmin pikaraitiotien vaihtopysäkit Ilmasillan eritasoliittymässä (vt 4).

Toimivat matkaketjut ja liityntäpysäköinti

Joukkoliikenteen sujuvilla vaihdoilla on merkittävä vaikutus matkaketjujen toimivuuteen ja sen myötä koko kestävän liikennejärjestelmän houkuttelevuuteen. Joukkoliikenteen solmukohtien matkustajainformaatiota, esteettömyyttä ja viihtyisyyttä tulee parantaa. Vaihtopaikat ja terminaalit tulee suunnitella joukkoliikenteen ja sen toiminnan parantamiseksi, huomioiden mm. riittävät tilavaraukset operoinnin tehokkaaksi järjestämiseksi sekä vaihtoihin liittyvät kävelymatkat ja esteettömyys. Joukkoliikenteen näkökulmasta on tärkeää kehittää kestäviä ja vähäpäästöisiä last-mile -yhteyksiä joukkoliikenteen solmukohtiin kytkeytyväksi. Viime vuosina osaksi liikennejärjestelmää on tullut mikroliikkuminen (mm. sähköpotkulaudat ja kaupunkipyörät). Mikroliikkuminen täydentää joukkoliikennejärjestelmää erityisesti lyhyemmillä matkoilla. Matkaketjun näkökulmasta on myös tärkeää, että vaihto kulkumuodosta toiseen, reittien selvittäminen ja lipun ostaminen on helppoa ja sujuvaa. HSL:n lipputilihankkeessa ([Lipputilihanke, 2022](#)) on kehitetty tilipohjaisen maksamisen järjestelmää, jonka tulisi olla käytössä vuonna 2023. Tilipohjainen järjestelmä helpottaa HSL:n,

ELY-keskuksen ja VR:n taustajärjestelmäpohjaisten lippu- ja maksujärjestelmien yhteen toimivuutta, jolla tuetaan matkaketjujen sujuvuutta.

Sekä autojen että pyörien liityntäpysäköinti on tärkeä osa kestäviä matkaketjuja. Toimiva liityntäpysäköinti mahdollistaa sujuvat vaihdot joukkoliikenteeseen. Liityntäpysäköinti palvelee erityisesti seudun kehysalueita, joissa joukkoliikenteen palvelutaso ei ole yhtä korkea kuin seudun ydinalueilla. Helsingin seudulla on noin 100 liityntäpysäköintialuetta, joista 30 seudullisesti ja 50 paikallisesti merkittäviä. Liityntäpysäköintikohteiden toteutumista on edistetty mm. suurten infrahankkeiden yhteydessä sekä MAL-sopimuksen mukaisesti yhteisrahoitteisesti.

Vuoden 2022 liityntäpysäköintitutkimuksen ([Liityntäpysäköinnin tutkimus, 2022](#)) ja vuonna 2023 valmistuneen liityntäpysäköinnin toimenpideohjelman ([Liityntäpysäköinnin toimenpideohjelma 2023](#)) mukaan liityntäpysäköinnin käyttäjämäärät ja kuormitusasteet ovat laskeneet merkittävästi joukkoliikenteen käyttäjämäärien laskun myötä koronapandemian ja etätyön seurauksena. Autopaikkojen kuormitusasteet ovat laskeneet vuosien 2019 ja 2022 välillä 75 prosentista 48 prosenttiin. Pyöräpaikkojen kuormitusasteet ovat puolestaan samalla aikavälillä laskeneet 71 prosentista 25 prosenttiin. Pandemian alun jälkeen vain muutamilla autojen sekä pyörien liityntäpysäköintialueilla kuormitus on ollut korkea. Akuutti tarve lisätä liityntäpysäköinnin paikkamäärää onkin vähentynyt. Liityntäpysäköinnin nykyinen kapasiteetti vaikuttaisi olevan riittävä nykytarpeisiin nähden. Kuormitusasteita on hyvä seurata säännöllisesti, sillä vuoden 2022 laskentoihin liittyy epävarmuutta ja lisäksi seutu jatkaa kasvuaan, mikä lisää liityntäpysäköinnin kysyntää keskipitkällä aikavälillä.

Pyörien liityntäpysäköinnin kehittämisessä paikkamäärän lisäämistä tärkeämpää on keskittyä paikkojen laadun parantamiseen sekä turvallisen pysäköinnin kehittämiseen. Liityntäpysäköinnin osalta merkittäviä puutteita on erityisesti mm. runkolukituksen mahdollisuuksissa. MAL-suunnitelman toimenpitein edistetään turvallisen pyöräpysäköinnin toteutumista. Tämän takia pyörien liityntäpysäköintiä edistetään osana valtion ja kuntien yhteistä pienhankeohjelmaa sekä juna-asemien kehittämistoimien yhteydessä. Kunnat voivat edistää pyörien liityntäpysäköintiä laajemminkin omarahoitteisesti sekä hyödyntäen kävelyn ja pyöräilyn valtionavustuksia.

Autopysäköinnin osalta kysyntä jakautuu seudulla epätasaisesti liityntäpysäköintikohteiden kesken, joten kysynnän tasoittamiseksi tarvitaan toimenpiteitä. Lisäksi liityntäpysäköintitutkimuksen mukaan noin viidesosa liityntäpysäköintialueiden käyttäjistä on muita kuin joukkoliikenteellä matkaansa jatkavia. Näin ollen jatkossa

tuleekin varmistaa, että liityntäpysäköintipaikat ovat niitä tarvitsevien liityntäpysäköijien käytössä. Liityntäpysäköinnin toimenpideohjelmassa liityntäpysäköintipaikkamäärän lisäämistä tärkeämmiksi toimenpiteiksi tunnistettiin nykyisen kapasiteetin käytön tehostaminen ja käytön ohjaaminen siten, että kuormitus jakautuvat tasaisemmin alueiden välillä, sekä sen varmistaminen, että paikat ovat liityntäpysäköinnin käytössä. Autojen liityntäpysäköinnin osalta tasataan liityntäpysäköintialueiden kuormitusta mm. reaaliaikaista liityntäpysäköinti-informaatiota kehittämällä sekä maksullisuutta ja tunnistautumista lisäämällä erityisesti seudun ydinalueen liityntäpysäköintialueilla. Liityntäpysäköinnin kehittämistarpeita on kuvattu yksityiskohtaisemmin liityntäpysäköinnin toimenpideohjelmassa.

Liityntäpysäköintiä edistetään suurten infrahankkeiden yhteydessä. Lisäksi seudulla toteutetaan edellisellä nelivuotiskaudella sovitut **Keravan** ja **Hyvinkään** liityntäpysäköintikohteet valtion ja kuntien yhteistyönä vuosina 2024–2027.

Liikenne 12 -suunnitelmassa on linjattu valtion rahoituksesta liityntäpysäköinnin kehittämiseen. Valtio on varannut kuntien kanssa tehtäviin valtion väyläverkon liityntäpysäköinnin kehittämishankkeisiin perusväylänpidon rahoitusta 2–5 milj. € vuodessa. Lisäksi uutena rahoituslähteenä on esitetty valtionavustusta katuverkon liityntäpysäköintialueiden kehittämiseen vuosina 2025–2027 (yhteensä 30 milj. €) ([Liikenne 12 -suunnitelma, 2021](#)). Avustusta voidaan kohdentaa mm. metro- ja kaupunkiraideliikenteen liityntäpysäköintiin. Helsingin seudulla vuosien 2025–2027 avustuskohteiksi sopisivat mm. **Mellunmäen** ja **Puotilan** metroasemien liityntäpysäköintialueiden kehittäminen.

Seudullinen kaupunkipyöräpalvelu osana kestäviä matkaketjuja

Helsingin kaupunkipyöräjärjestelmä otettiin käyttöön vuonna 2016 ja sitä laajennettiin Espoon alueelle vuonna 2018. Vantaalla otettiin käyttöön oma kaupunkipyöräjärjestelmä 2019. Etenkin Helsingin ja Espoon kattava kaupunkipyöräpalvelu on ollut suosittu. Vuonna 2021 Helsingin ja Espoon järjestelmässä tehtiin 2,9 miljoonaa matkaa (noin 13 400 per päivä), vaikka COVID-19-pandemia hiljensi myös kaupunkipyöräkäyttöä. Vuonna 2021 Vantaan järjestelmässä tehtiin lähes 40 000 matkaa ([Helsingin seudun liikennejärjestelmän tilan seuranta, 2022](#)). Helsingin, Espoon ja Vantaan kaupunkipyöräjärjestelmien sopimukset ovat voimassa vuoden 2025 loppuun asti.

Seudullisen kaupunkipyöräpalvelun järjestämistapaa tutkitaan HSL-vetoisesti. Seudullinen järjestelmä on käyttäjälle erillisiä järjestelmiä selkeämpi sekä lisää resurssi-

ja kustannussäästöjä. Seudullisen kaupunkipyöräjärjestelmän on tarkoitus tulla käyttöön vuonna 2026.

Kilpailukykyinen joukkoliikenne

- Parannetaan joukkoliikenteen kilpailukykyä suhteessa henkilöautoliikenteeseen.
- Valtio panostaa 150 milj. euroa vuodessa lisää joukkoliikenteen lipun hintojen alentamiseksi ja palvelutason parantamiseksi. Lipun hintoja alennettaisiin 20–30 %.
- Valtio kompensoi ALV:n noston 10 %:sta 14 %:iin seudun joukkoliikenteelle.
- Varmistetaan joukkoliikenteen runkoverkon houkuttelevuus riittävällä vuorovälillä, luotettavuudella ja nopeudella.
- Toteutetaan joukkoliikennettä nopeuttavia toimenpiteitä katu- ja tieverkolla ml. kaistajärjestelyt.
- Kehitetään lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuutta eri toimijoiden yhteistyönä.
- HSL:n jäsenkunnat varmistavat joukkoliikenteen taloudellisen kestävyuden ja kilpailukyyn.

Joukkoliikenteen matkaketjut ja liityntäliikenne

- Varmistetaan toimivat liityntäyhteydet joukkoliikenteen runkoverkkoon ja huolehditaan vaihtopaikkojen sujuvat vaihdot liikennemuodosta toiseen. Mikroliikkumisen palvelut, kuten sähköpotkulaudat ja kaupunkipyörät, täydentävät kestäviä matkaketjuja ja joukkoliikennejärjestelmää.
- Liityntäpysäköintiä toteutetaan seudulliset tarpeet huomioiden. Seurataan kuormitusasteiden kehittymistä, pidetään yllä liityntäpysäköinnin tilannekuvaa ja päivitetään tavoitteita tarpeen mukaan.
- Seudun ydinvyöhykkeillä, tiiviin maankäytön alueilla keskeisin liityntäpysäköinnin muoto on pyöräliityntäpysäköinti. Parannetaan pyöräpysäköinnin laatua mm. runkolukitusmahdollisuuksia sekä pysäköintikatoksia lisäämällä.
- Toteutetaan autojen ja pyörien liityntäpysäköintiä infrahankkeiden yhteydessä, valtionavustuksia hyödyntäen sekä asemien kehittämishankkeiden yhteydessä. Valtio ja kunnat toteuttavat liityntäpysäköinti-kohteita yhteistyössä seudullisesti sovitun kustannusjaon mukaisesti.
- Edistetään kestävien matkaketjujen toteutumista kehittämällä liityntäpysäköintiä erityisesti seudun kehysalueella, joukkoliikenteen runko-yhteyksien varrella. Toteutetaan edellisellä nelivuotiskaudella sovitut **Keravan** ja **Hyvinkään** liityntäpysäköintikohteet valtion ja kuntien yhteistyönä vuosina 2024–2027.
- Seudun ydinvyöhykkeillä tasataan autojen liityntäpysäköinnin kysyntää eri alueiden välillä reaaliaikaista informaatiota kehittämällä sekä maksullisuutta lisäämällä. Kuormitetuilla ydinalueiden liityntäpysäköintialueilla tunnistautumista lisäämällä varmistetaan liityntäpysäköinti joukkoliikenteen käyttäjille.
- Toteutetaan seudullisesti yhtenäinen kaupunkipyöräjärjestelmä.

Junaliikenteen kehittämiseen ja kalustoinvestointeihin varauduttava

Junaliikenteen kehittäminen uudella ja nykyisellä rataverkolla sekä maankäytön kehittäminen ja tiivistäminen rataverkon varrella lisäävät tarvetta lisätä junaliikenteen operointia ja kalustoa. Lisäksi nykyiset liikenteessä olevat Sm5-junat ovat 2020-luvulla tulossa peruskorjausikään, ja elinkaarensa päässä olevaa junakalustoa tulee uudistaa. Helsingin seudun lähijunaliikenteen palvelutason kehittäminen tulee ajankohtaiseksi käynnissä olevien rataverkon kehittämishankkeiden, kuten Espoon kaupunkiradan valmistumisen sekä mahdollisen Järvenpään lisäliikenteen myötä, mutta myös pidemmällä aikavälillä muun rataverkon kehittämisen, kuten Kerava–Nikkilä-ratayhteyden henkilöliikenteelle avaamisen myötä. Lähijunaliikenteen kehittäminen edellyttää uusia kalustoinvestointeja, mikä osaltaan edellyttää myös uusien lähijunaliikenteen varikoiden toteutusta. MAL 2023 -investointiohjelmaan sisältyviä kehittämishankkeita on kuvattu tarkemmin alla.

Espoon kaupunkiradan rakentaminen on parhaillaan käynnissä. MAL-investointiohjelmassa on esitetty toteutettavaksi Espoon kaupunkiradan lisätoimenpiteitä, jotka parantavat operoinnin, radan kunnossapidon ja erityisesti häiriönhallinnan toimintaedellytyksiä Espoon kaupunkiradalla. Nämä ovat Leppävara- ja länsipuolen vaihteet, Kauniaisten raiteenvaihtopaikka sekä Kaukalahden itäpuolen vaihdemuutokset. Kustannustasoltaan suhteellisen pienillä toimenpiteillä lisätään koko hankkeesta saataavaa hyötyä. Investointikustannukset ovat selvästi pienemmät ja liikenteelliset haitat vähäisemmät, kun toimenpiteet toteutetaan Espoon kaupunkiradan rakentamisen yhteydessä.

Päärata on tärkeä yhteys niin valtakunnalliselle henkilö- ja tavaraliikenteelle kuin myös Helsingin seudun lähijunaliikenteelle. Pääradan kehittämisen toinen vaihe on käynnissä ja kolmatta vaihetta suunnitellaan parhaillaan. Helsinki–Riihimäki-rataosan parantaminen lisää rataosan välityskykyä ja mahdollistaa junatarjonnan kasvattamisen. Kehittämistoimien myötä rataosan liikenteen häiriöherkkyys vähenee ja junaliikenteen täsmällisyys paranee. Junatarjontaa voidaan kasvattaa toisen vaiheen jälkeen Helsingin ja Jokelan välillä ja kolmannen vaiheen jälkeen Riihimäeltä saakka. Pääradan kehittämisen kolmas vaihe on sisällytetty MAL 2023 -suunnitelman investointiohjelmaan.

Helsinki–Pasila-ratakapasiteettiselvityksen mukaisesti tulevaisuuden junaliikenteen oletus- että maksimiliikenne pystytään sovittamaan Helsingin ratapihalle ja Helsinki–Pasila-välille, eikä kapasiteettitarve edellytä Pesararadan rakentamista ([Helsinki–Pasila -kapasiteettiselvitys, 2022](#)). Helsinki–Pasila-välin kapasiteetin varmistaminen edellyttää kuitenkin toimenpiteenä yksittäisiä vaihdemuutoksia ja

geometriamuutoksia nykyisellä Helsingin ja Pasilan rautatiealueella. Lisäksi edellytyksenä on, että Digiratahankkeen mukainen kulunvalvonta toteutetaan, elinkaarensa päässä oleva nopean lähijunaliikenteen kalusto uusitaan ja lähijunaliikenteen varikot toteutetaan.

Henkilöliikenteen aloittaminen Keravan ja Nikkilän välillä edellyttää parannustöitä rataosuudella sekä riittävän maankäytön kehittymistä alueella, jotta hankkeen toteuttaminen ja lähijunaliikenteen järjestäminen olisi kannattavaa. Tavoitteeksi on asetettu, että radan vyöhykkeellä (1 km läheisyydessä radasta) asuisi 20 000 asukasta. Nykyinen HSL:n kalusto ei riitä uuden rataosuuden liikennöintiin. Vakituisen henkilöliikenteen aloittaminen rataosalla edellyttäisi kalustoinvestointeja ja varikoiden toteuttamista. MAL 2019 -suunnitelman ([MAL 2019 -suunnitelma, 2019](#)) mukaisesti Sipoon ja Keravan kuntien ylimääräisistä rahoitusosuuksista liikenteen ope-
rintikustannuksiin tulee sopia seudullisesti. Näistä rahoitusosuuksista Sipoo on ilmoittanut ottavansa vastuun.

Kehäradalle toteutetaan Lapinkylän asema vuosina 2032-2035. Kivistön keskustan maankäyttö ja tuleva kaupunkirakenne tulevat tukeutumaan uuteen Lapinkylän asemaan.

Rataverkon kunnossapidon toimintaedellytyksiä varmistamaan rakennetaan pistoraide pääradalta Hiekkaharju-Koivukylä-väliltä Hosantielle perustettavalle ratasepe-
lin kuormauspaikalle. Lisäksi raide mahdollistaa Santaradan ympäristön vapauttamisen asuntorakentamiseen ja kaupunkirakenteen tiivistämisen niin, että 95 % uusista asunnoista on mahdollista sijoittaa ensisijaiselle vyöhykkeelle. Pistoraitteen kustannusarvio on 4 milj. euroa. Raiteen toteuttaminen vastaa Santarataa koskevaan MAL-sopimuskirjaukseen (2020–2031) ([MAL-sopimus, 2020.](#)).

HSL-junaliikenteen kalustotarpeen arvioidaan olevan noin 139 yksikköä vuoteen 2040, kun Sm5-sarjan sähkömoottorijunia on nykyisellään 81 kappaletta. Kalustotarvearvio sisältää kunnossapitovaran (8 yksikköä). Tulevaisuuden kalustotarpeisiin on varauduttava jo nyt, huomioiden pitkät hankintojen ajat sekä varikkotarpeet.

Valtion vastuulla olevan alueellisen junaliikenteen toimivuus ja palvelutaso ovat tärkeitä erityisesti HSL-alueen ulkopuolisille kunnille ja laajemmin koko työssäkäyntialueelle. LVM:n tilaamia VR:n lähijunia liikennöidään Helsingistä Riihimäen ja Lahden suuntiin (R- ja Z-junat) 9-vuotisella ostoliikennesopimuksella. Z- ja R-junat palvelevat työssäkäyntiä ja asiointiliikennettä ja junavuorojen tihentäminen nähdään tärkeänä toimenpiteenä pidemmällä aikavälillä. Tarjonnan osalta on kuitenkin

huomioitava muutokset liikkumistottumuksissa ja liikkumisen ajallisessa jakautumisessa. Alueellisen junaliikenteen kehittämisen ja mahdollisten junavuorojen lisäämisten osalta on tarve tiivistää yhteistyötä kuntien sekä Päijät-Hämeen liiton, Uudenmaan liiton, LVM:n, VR:n ja HSL:n kesken.

Liikenne 12 -suunnitelman linjausten mukaisesti valtio uusii junien kulunvalvontajärjestelmän toteuttamalla **Digiratahankkeen** ([Liikenne 12 -suunnitelma, 2021; Digirata, 2022](#)). Nykyisen kulunvalvontajärjestelmän elinkaari päättyy 2030-luvun puoliväliin mennessä. Lisäksi uudet ratalinjaukset vaativat EU:n velvoittamana uudenlaista kulunvalvontaa ([ERTMS, European Rail Traffic Management System, 2019](#)). Digirata mahdollistaa ratakapasiteetin kasvattamisen sekä mahdollistaa junien lisäämisen rataverkolla, parantaa junaliikenteen täsmällisyyttä ja luotettavuutta, vähentää häiriöiden vaikutuksia ja kestoja sekä lisää rataverkon turvallisuutta. Digirata lisää myös osaltaan mahdollisuuksia lähi- ja taajamajunaliikenteen kehittämiseksi Helsingin seudulla, kun ruuhkaisia rataosuuksia on mahdollista liikennöidä tiheimmillä junaväleillä. Digirata -hankkeen ja kalustohankinnan myötä valmistaudutaan tihentämään junaliikenteen vuoroväli kaupunkiradoilla 10 minuutista 7,5 minuuttiin.

Digiradan mukainen ETCS-järjestelmä (European Train Control System) edellyttää uutta laitteistoa sekä ratainfraan että kalustoon. Valtio vastaa valtakunnallisen Digirata-hankkeen kustannuksista. Hankkeen toteuttamiseksi valtion ja kuntien tulee osaltaan varmistaa omistamiensa yhtiöiden junakaluston varustelu. Laittevarustelu täsmentyy investoinnin suunnittelun yhteydessä. Digiratahankkeen etenemissuunnitelman mukaisesti Digiradan rakentaminen tapahtuisi Helsingin seudulla pääosin vuosina 2030–2033 ja arvioitu käyttöönotto vuosi oli 2033. Helsingin seudun lähijunaliikenteen osalta kaluston varustelun tulisi olla ETC-yhteensopiva vuoteen 2033 mennessä. Oikoradan osalta rakentaminen tapahtuisi suunnitelman mukaan vuosina 2037–2038 ja käyttöönotto vuonna 2038. Kaluston varustelun kustannuksista ei ole vielä varmuutta, mutta kustannusten ennakoidaan olevan merkittäviä. Junaliikenteen järjestämisen osalta on selviteltävä investointitarpeita tarkemmin sekä valmistauduttava investointikustannuksiin. Uusi kulunvalvontajärjestelmä on käytössä koko Suomen rataverkolla vuoteen 2040 mennessä ([Digirata, 2022](#)).

Lähijunaliikenteen varikot edellytys junaliikenteen kehittämiseksi

Tulevaisuuden lähijunaliikenteen käyttöön hankittava uusi kalusto ei tule mahtumaan Ilmalan varikolle, joka toimii nykyisellään Pääkaupunkiseudun Junakalusto Oy:n (JKOY) lisäksi VR-Yhtymä Oy:n lähi- ja kaukojunaliikenteen junakaluston varikkona. Varikoita tarvitaan sekä junien huoltoon että säilyttämiseen. HSL:n arvioiden mukaan junaliikenteen kehittäminen edellyttäisi yhteensä lähes 140 junaa.

Pitkän aikavälin ratkaisun tulee tarjota säilytys- ja kunnossapitokapasiteetti 160 junayksikölle. Lähijunaliikenteen uusilla varikoilla on lähijunaliikenteen lisäksi merkittävä vaikutus valtakunnalliseen junaliikenteeseen, sillä varikoiden toteuttamisen myötä ruuhkaiselta Helsinki-Pasila -rataosuudelta on mahdollista vapauttaa kapasiteettia muun liikenteen käyttöön, kun huoltoraiteet voidaan ottaa linjaliikenteen käyttöön ja HSL:n junien kunnossapito siirretään pois Ilmasta. Myöskään uusia ratahankkeita ei kannata rakentaa, jos kapasiteettia ei saada vapautettua Helsinki-Pasila -osuudelta uusien varikoiden myötä.

Lähijunaliikenteen varikoiden suunnittelun edistämisestä Rantaradan, Kehäradan ja Pääradan suunnissa on sovittu MAL-sopimuksessa vuosille 2020–2031 ([MAL-sopimus, 2020](#)). Lähijunaliikenteen varikkojen toteutuksen etenemisessä on ollut merkittäviä haasteita, eikä varikoiden sijoittumisesta ole toistaiseksi tehty päätöksiä. HSL ei voi käynnistää uuden kaluston hankintaa ennen ensimmäisen varikon etenemistä. Kalustohankintojen viivästyminen voi johtaa siihen, ettei junakalusto tule riittämään suunnitellun liikenteen järjestämiseen.

Varikoiden toteutukseen tulee varata aikaa kapasiteetin lisäämisen viedessä useita vuosia. Varikkojen kaavoituksen voidaan arvioida kestävän noin 2–4 vuotta ja suunnittelun ja toteutuksen noin 4–5 vuotta. Sijaintien sopiminen onkin kiireellistä, jotta lähijunaliikennettä voidaan tulevaisuudessa kehittää ja kalustohankintoja toteuttaa. Uuden kaluston hankinta vie myös aikansa. Hankintaprosessin alusta kuluu noin 5 vuotta junan saapumiseen.

Varikoiden sijaintia on selvitetty lähijuna-alueen varikkoselvityksessä Väyläviraston toimesta vuonna 2020 ([Lähijunaliikennealueen varikkoselvitys, 2020](#)) ja Junakalustoyhtiön toimesta vuonna 2022 ([HSL-alueen lähijunaliikenteen alustava varikkoselvitys, 2022](#)). Selvityksissä on tunnistettu, että lähiliikenteen junien käyttöön tarvittaisiin kolme uutta varikkoa, joista kaksi olisi kunnossapitovarikkoja ja yksi säilytysvarikko. Varikoiden on edullista sijaita lähellä linjojen pääteposteitä, jolloin junien siirtoajat ovat mahdollisimman lyhyitä ja liikennöinti varikoiden ja pääteasemien välillä on vähäistä. Näin ollen siirtoajat eivät kuormita ratakapasiteettia, eikä synny juurikaan ylimääräisiä liikennöintikustannuksia. Pienemmät liikennöintikustannukset tehostavat osaltaan joukkoliikenteen taloutta.

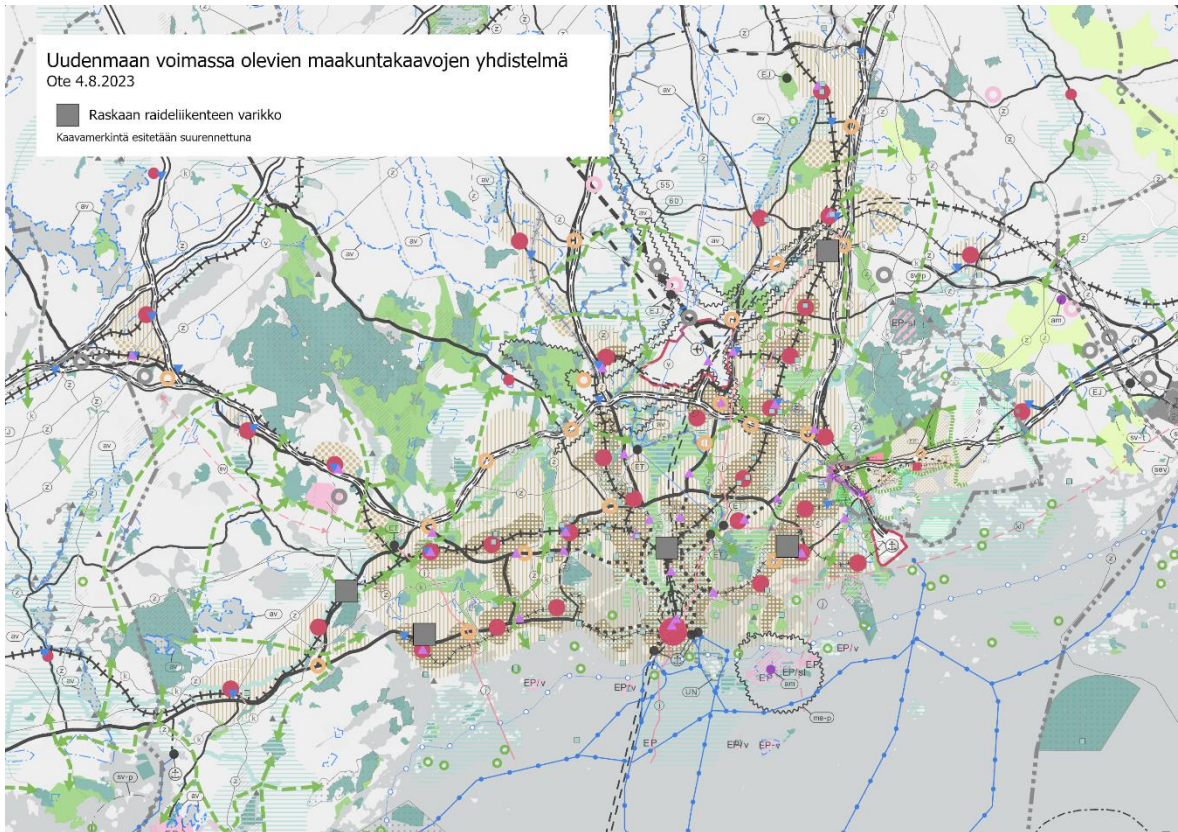
HSL-alueen lähijunaliikenteen alustavassa varikkoselvityksessä on esitetty, että Pääradan suunnalla hyvä varikon sijainti olisi lähellä Keravan liikennepaikkaa. Keravan läheisyydessä sijaitseva varikko palvelisi jatkossa myös Nikkilän ja Järvenpään lähijunaliikennettä. Keravan läheisyydestä toimivaksi sijainniksi on tunnistettu **Jäspilän alue**.

Rantaradan osalta toimivaksi varikon sijainniksi on tunnistettu Kaukalahden liikennepaikan läheisyys, joka toimii tulevaisuudessa Espoon kaupunkiradan pääteasemana. Varikon olisi hyvä sijaita lähellä Kirkkonummea, jolloin varikko palvelisi mahdollisimman hyvin myös Kirkkonummelle ja Siuntioon päättyvää liikennettä. Rantaradalta Kaukalahden ja Kirkkonummen läheisyydestä parhaimmiksi varikkosijainneiksi on tunnistettu **Mankin** ja **Luoman** alueet. Aiemmin tarkastelussa ollut Kirkkonummen Vuohimäki on jätetty pois tarkasteluista suuren siirtoajotarpeen ja mahdollisten kapasiteettiongelmien vuoksi.

Nykyisellään Kehäradan junien päätepiestet ovat Helsingin rautatieasemalla, minkä johdosta Ilmalan varikon sijainti on hyvä, ja kalustomäärän kasvaessa uutta säilytyskapasiteettia kannattaakin toteuttaa palvelemaan ensisijaisesti muita linjoja, jotta Kehäradan liikenteen tarpeisiin riittää Ilmalassa kapasiteettia jatkossakin. Mikäli Ilmalan varikosta joudutaan luopumaan, Ilmalaa korvaamaan täytyy toteuttaa varikko Vantaalle Kehäradalle. Varikkoselvityksessä Kehäradan osalta tutkittiin kunnossapitovarikon sijainteja **Petaksessa** ja **Keimolassa**.

Kunnossapitokapasiteetin rakentamiseen tulisi varautua alusta alkaen, vaikka ensi vaiheessa toteutettaisiin pelkkä säilytysvarikko. Uusien junien kunnossapito voidaan arvioiden mukaan hoitaa Ilmalan varikolla, eikä uusien kunnossapitopaikkojen rakentaminen ole siten tarpeen ensimmäisessä vaiheessa.

Uusimaa 2050 -kaavassa lähijunaliikenteen varikkoja koskevat merkinnät ovat Helsingin Ilmalassa sekä uudet varikot Rantaradalla Kirkkonummen ja Espoon rajalla sekä Pääradalla Keravan Jäspilässä (kuva 21). Ilmalan varikko on merkitty Helsingin asemakaavoituksessa rautatiealueeksi ja Helsingin yleiskaavassa 2016 yhdyskuntateknisen huollon alueeksi. Mankin ja Luoman osalta alueet sijaitsevat Espoon eteläosien yleiskaavassa ja Kirkkonummen yleiskaavassa 2020 maa- ja metsätalousvaltaisella alueella. Kummallakaan alueella ei ole voimassa olevaa asemakaavaa. Varikoiden sijoittaminen alueelle edellyttäisi yleiskaavojen muuttamista ja asemakaavoitusta. Suunnittelutilanteen osalta Keravan Jäspilä on pisimmällä, sillä varikko sijaitsee Keravan yleiskaavassa 2035 teollisuus- ja varastoalueella, jonne saa sijoittaa logistiikka- ja varikkotoimintoja. Keravan ajantasa-aseamakaavassa alue on merkitty rautatiealueeksi. Varikon sijoittaminen Jäspilään ei edellyttäisi kaavamuutoksia.



Kuva 21. Uusimaa-kaavassa raskaan raideliikenteen varikot on sijoitettu Helsingissä Ilmalan, Rantaradalla Kirkkonummen ja Espoon rajalle (Mankki/Luoma) sekä Pääradalla Keravan Jäspilään.

Uusi säilytysvarikko tulisi liikenteellisen toimivuuden näkökulmasta rakentaa joko Pääradan varteen Keravan Jäspilään tai Rantaradalle Espoon Mankkiin tai Kirkkonummen Luomaan. Suunnittelutilanteen vuoksi Keravan Jäspilä on edullisempi paikka ensimmäiselle varikkohankkeelle, sillä alue on kaavoitettu rautatiealueeksi ja kaupunki on osoittanut halua varikon saamiseksi alueelleen.

Junaliikenteen kehittäminen ja kalustoinvestoinnit

- Valmistaudutaan lähijunaliikenteen kehittämiseen Kauklahteen, Järvenpään, Nikkilään sekä tarvittaviin kalustoinvestointeihin. Lähijunaliikenteen kehittäminen edellyttää varikoiden toteuttamista.
- Varmistetaan lähijunaliikenteen kaluston varustelu Digirata-hankkeen mukaisesti ja valmistaudutaan kaluston investointikustannuksiin. Valtio rahoittaa kalustovarustelun. Hyödynnetään mahdollista EU:n investointitukea rautatiekaluston varustelun kustannuksiin.
- Rakennetaan pistoraide pääradalta Hiekkaharju-Koivukylä-väliltä Hosantielle perustettavalle ratasepelin kuormauspaikalle.
- Lisätään eri toimijoiden yhteistyötä alueellisen junaliikenteen kehittämiseksi (mm. Päijät-Hämeen liitto, Uudenmaan liitto, kunnat, LVM, VR ja HSL).

Lähijunaliikenteen varikot

- Varmistetaan valtakunnallisen ja lähijunaliikenteen kehittäminen toteuttamalla kolme uutta lähijunaliikenteen varikkoa junaliikenteen tarpeisiin perustuen.
- **Uusimaa-kaavassa** raskaan raideliikenteen varikot on sijoitettu Helsingissä Ilmalaan, Rantaradalla Kirkkonummen ja Espoon rajalle (Mankki/Luoma) sekä Pääradalla Keravan Jäspilään.
- Uudet varikot toteutetaan Uusimaa -kaavan ratkaisun mukaisesti Pääradalle Keravan **Jäspilään**, Rantaradalle **Espoon ja Kirkkonummen rajan tuntumaan** sekä lähijunaliikenteen varikkoselvitykseen perustuen Kehäradalle **Petakseen**.
- Kunnat tekevät sitovat päätökset varikoiden sijainneista ja käynnistävät kaavoituksen viimeistään vuoden 2024 aikana, jotta uutta junakalustoa voidaan tarvittaessa hankkia niin, että uudet junat saapuvat vuonna 2030.
- Kunnat laativat varikoiden toteuttamisen edellyttävät kaavat.
- Junakalustoyhtiö toteuttaa varikot.
- Valtio osallistuu varikoiden suunnittelun ja rakentamisen kustannuksiin suuremmalla kuin 30 % osuudella, sillä varikot ovat edellytys valtion rataverkon kapasiteetin kasvattamiselle.

Seudullinen pikaraitioteiden verkosto kehittyy

Seudullisen pikaraitiotieverkoston kehittyminen on käynnistynyt jo aiempien MAL-sopimusten ([Ympäristöministeriö, 2022](#)), HLJ-suunnitelmien (kts. [Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma, 2015](#)) ja MAL 2019 -suunnitelman ([MAL 2019 -suunnitelma, 2019](#)) pohjalta. Raide-Jokerin rakennustyöt ovat loppusuoralla ja liikennöinti alkaa arviolta vuoden 2024 alussa. Kruunusiltojen rakentaminen on aloitettu ja tavoitteena on, että liikenne käynnistyisi vuonna 2028. Länsi-Helsingin raitioteiden toteutuksesta on sovittu MAL-sopimuksessa vuosille 2020–2031. Länsi-Helsingin raitiotiet yhdistyvät Helsingin kantakaupungin raitiotieverkkoon, Raide-

Jokeriin, Rantarataan ja Kehärataan sekä parantavat joukkoliikennejärjestelmän kokonaisuutta.

MAL 2023 -suunnitelman pohjalta pikaraitioteiden kehittämistä jatketaan seudullisena verkostona. Vuoteen 2035 mennessä aloitetaan seuraavien hankkeiden rakentaminen:

- Vantaan ratikka
- Pikaraitiotieyhteys Hakaniemi–Länsisatama
- Viikin–Malmin pikaraitiotie
- Jokeri 0 -yhteys

Seuraavien pikaraitiotiehankkeiden suunnittelua edistetään ja niiden toteutukseen valmistaudutaan ennen vuotta 2040:

- Tuusulanväylän pikaraitiotie
- Pikaraitiotie Matinkylä–Suurpelto–Kera–Leppävaara

Seudullisen pikaraitioteiden verkoston kehittyminen mahdollistaa laajasti kaupunki-alueiden kehittämistä ja uutta maankäyttöä raideliikenteeseen tukeutuen. Pikaraitiotiet lisäävät joukkoliikenteen houkuttelevuutta, kestävien kulkutapojen käyttöä sekä vähentävät liikenteen hiilidioksidipäästöjä. Hankkeet edistävät seudun tasapainoista kehitystä, kun kaupunkikehittämistä tuodaan sosioekonomisesti heikommille alueille. Hakaniemi–Länsisatama-yhteys parantaa ja nopeuttaa tärkeiden liikenteellisten solmukohtien (Hakaniemi, rautatieasema, Länsisatama) välistä liikennettä ja jatkaa Kruunusiltojen yhteyttä keskustan läpi.

Pikaraitioteiden osalta on tärkeää varmistaa liikennöinnin nopeus (yli 25 km /h), jotta ko. yhteyksien ja joukkoliikenteen kilpailukykyisyys toteutuisi. Hankkeiden jatko-suunnittelussa on kiinnitettävä huomiota myös varikoiden sijoittamiseen ja rahoitukseen, kalustotarpeisiin sekä liikennöinnin kilpailukykyisyyteen. Suunnittelussa on huomioitava myös bussilinjastojen muutostarpeet sekä joukkoliikenteen kokonaistaloudellisuus. Vaikutukset muuhun liikennejärjestelmään ja erityisesti bussiyhteyksien kehittämiseen, kuten vaihtopysäkkien suunnittelu ja toteutus on huomioitava myös. Vantaan pikaraitiotien osalta MAL 2023 -investointiohjelmassa on tunnistettu tarve vaihtopysäkkien toteutukselle Lahdenväylällä (vt 4), Porvoonväylällä (vt 7) sekä Tuusulanväylällä (kt 45).

Metron turvallisuutta ja luotettavuutta kehitetään

Metron kulunvalvontajärjestelmä on elinkaarensa lopussa ja sen luotettava käyttöikä lähenee loppuaan. MAL 2023 -suunnitelman investointiohjelmassa on linjattu

metron kulunvalvontajärjestelmän uusiminen käynnistettäväksi kaudella 2024–2027. Kulunvalvonnan uusiminen on pitkä projekti ja sitä tulee edistää hyvissä ajoin. Junakulunvalvontajärjestelmä on osa metron junaturvallisuuden varmistamista. Järjestelmäuusinta mahdollistaa tiheämmät vuorovälit junille ja näin ollen matkustajakapasiteetin lisäämisen tarvittaessa lisäjunien avulla. Aiempi arvio on ollut, että metron kapasiteetti loppuu tällä vuosikymmenellä, mutta korona on jonkin verran vähentänyt kiireellisyyttä. Nykyisellä kapasiteetilla ruuhkaisuus metrossa tulee kuitenkin lisääntymään, vaikka ruuhka-ajan kysyntä vähenisikin.

Hanke on koko pääkaupunkiseutua hyödyttävä hanke ja liittyy joukkoliikennejärjestelmän kokonaistoimivuuteen. Metron kapasiteettia ei voi korvata nopeasti muilla liikennevälineillä, mikäli metro ei toimi luotettavasti.

Pikaraitiotiet ja metro

- Pikaraitioiteita kehitetään verkostomaisesti MAL 2023-investointiohjelman pohjalta.
- Toteutetaan metron kulunvalvontajärjestelmän uudistaminen sekä met-roasemien peruskorjauksia.
- Pikaraitioiteiden ja metron valtionavustuksissa on huomioitava myös varikoiden kustannukset.

Kävelyn edistäminen tukee liikennejärjestelmän sujuvuutta sekä kestävä ja terveellistä liikkumista

Kävely on ympäristöystävällinen, sosiaalisesti tasapuolinen ja niin ympäristölle kuin liikkujalle itselleen terveellinen kulkumuoto. Turvattomat ympäristöt vähentävät kävelyä. Turvattomiksi kävely-ympäristöiksi koetaan usein alueet, joilla on esimerkiksi suuri määrä autoliikennettä, kapeat jalkakäytävät, vaaralliset ylitykset tai huono valaistus. ([Liikennejärjestelmän terveysvaikutukset, 2017.](#))

Ennen koronapandemiaa lähes kolmasosa (29 %) syksyn arkipäivän matkoista tehtiin Helsingin seudulla jalan ([Liikkumistottumukset Helsingin seudulla 2018, 2019](#)). Koronapandemian myötä kävelyn osuus matkoista on noussut ainakin Helsingissä. Vaikka kävely on usein melko paikallinen liikkumismuoto, on se seudullisesta näkökulmasta aina osa jokaista matkaa. Kävely on myös ylivoimaisesti yleisin joukkoliikenteen liityntämuoto: 96 % joukkoliikenteen liityntämatkoista tehdään Helsingin seudulla jalan. Kävelyolosuhteita parantamalla voidaan lisätä joukkoliikenteen käyttöä ja parantaa matkakokemusta. Kävelyolosuhteet vaikuttavat myös asuinalueiden arvostukseen ja kävelyetäisyydellä olevia palveluita pidetään tärkeänä asuinalueen

viihtyisyystekijänä ([Seutubarometri, 2021](#)). Kävelyn edistämiseen liittyy kuitenkin haasteita niin seudullisen liikennejärjestelmän seurannan ja arviointimenetelmien kuin poliittisen tahtotilan rakentamisenkin näkökulmasta ([Kävelyn roolin määrittämisen strategisessa maankäytön ja liikenteen suunnittelussa, 2022](#)).

Kävelyn painoarvoa osana liikennejärjestelmää on tärkeää nostaa, minkä toteuttamiseksi Helsingin seudulla laaditaan kävelyn edistämishjelma. Laadittava kävelyn edistämishjelma tähtää kävelyn lisäämiseen sekä sen parempaan huomioimiseen liikenteen ja liikennejärjestelmän sekä maankäytön suunnittelussa niin itsenäisenä kulkumuotona kuin keskeisimpänä joukkoliikenteen liityntämuotona. Edistämishjelmassa laaditaan visio kävelylle ja sitä toteuttavat konkreettiset toimenpiteet. Valmistelussa huomioidaan kävely-yhteyksien laatu ja kunnossapito, infrastruktuurin kehittämiseen tarvittava rahoitus, seurantatietojen systematisointi, viestintä ja markkinointi, eri alueille soveltuvat toimenpiteet sekä toimenpiteiden vaikuttavuuden arviointi, mittarit ja seuranta. Työtä varten nimitetään ohjausryhmä, jossa on edustus niin seudun kunnista, valtiolta, HSL:stä kuin muilta keskeisiltä yhteistyötahoilta. Edistämishjelman linjaukset ovat:

1. valtio ja kunnat tukevat liikennejärjestelmän toimivuutta ja tasa-arvoa sektorirajat ylittäen panostamalla kävely-ympäristöön
2. hyvät kävely-yhteydet joukkoliikenteeseen mahdollistavat saumattoman ja helpon liikkumisen
3. liikkumisympäristö on miellyttävää ja tasa-arvoista sekä edistää terveyttä
4. kävelyn turvallisuus on keskeisimmillä alueilla priorisoitu korkealle
5. kävelyn hyvät vaikutukset tunnetaan laajasti ja niitä mitataan.

Alustavia linjauksia (avattu alla) käsitellään ja muokataan edistämishjelmassa. Myös linjauksia toteuttavat konkreettiset toimenpiteet valmistellaan edistämishjelmassa. Kävelyn edistäminen huomioidaan osana maankäytön ja liikenteen kehittämistä ensisijaisilla vyöhykkeillä sekä mm. joukkoliikenteen liityntäliikenteen näkökulmasta (esim. kävelyreitit asemille). Edistämishjelman laadinnan lisäksi kävelyolosuhteita parannetaan erityisesti seudun keskuksissa.

Valtio ja kunnat tukevat liikennejärjestelmän toimivuutta ja tasa-arvoa sektorirajat ylittäen panostamalla kävely-ympäristöön

Valtio ja kunnat tukevat liikennejärjestelmän tasa-arvoa ja turvallisuutta edistämällä kävelyä: kulkumuotoa, jota kaikki asukkaat käyttävät vähintään matkan alussa ja lopussa, ja jota suurin osa lapsista ikääntyneisiin voi hyödyntää.

Jalankulku- ja pyörävyöhykkeet ovat edelleen asukkaiden suosimia liikuntapaikkoja ja niiden ympärivuotinen ylläpito on priorisoitu korkealle.

Aktiivinen liikkuminen alkaa pienestä ja muodostuu osaksi elämää ja rutiineja. Aktiivista liikkumista tukeva ympäristö on omalta osaltaan kääntänyt liikkumattomuuden ja ylipainon aiheuttamat ongelmat laskuun.

Liikennesektori tekee säännöllistä yhteistyötä yli sektorirajojen, erityisesti opetuksen ja terveydenhuollon ammattilaisten asiantuntemusta hyödyntäen, mikä edistää kaikkien sektoreiden tavoitteiden toteutumista.

Helsingin seudulla maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnittelussa toteutetaan EU-tasolla ja Suomessakin sovellettavaa terveys kaikissa politiikoissa -periaatetta ([Health in all policies/HIAP](#)).

Hyvät kävely-yhteydet joukkoliikenteeseen mahdollistavat saumattoman ja helpon liikkumisen

Hyvät kävely-yhteydet muodostavat yhdessä joukkoliikenteen kanssa liikkumisen kokonaisuuden, joka mahdollistaa sujuvan liikkumisen ilman autoa niin lyhyillä kuin pitkilläkin matkoilla. Kävely-yhteydet joukkoliikenteeseen ovat esteettömiä, sujuvia ja toimivia ympäri vuoden.

Joukkoliikenteen asemat ja pysäkit ovat turvallisia, siistejä ja miellyttäviä kutsuen käyttämään joukkoliikennettä. Asemansseitujen vahvistaminen kävely-ympäristöinä tukee ydinalueiden eloisuutta, houkuttelevuutta ja elinvoimaisuutta sekä parantaa mahdollisuuksia kannattavien palveluiden tarjoamiselle. Asemat toimivat myös eri alueiden maamerkkeinä ilmentäen vaikutusalueensa hyviä ominaispiirteitä.

Liikkumisympäristö on miellyttävää ja tasa-arvoista sekä edistää terveyttä

Kävely-ympäristö on miellyttävää ja kutsuu kulkemaan: liikkumisympäristö edistää terveyttä. Keskusta-alueilla sekä aluekeskustoissa on mukavaa ja turvallista liikkua jalan ja jalankulku ja pyöräily ovatkin niiden pääasiallisia kulkumuotoja. Liikkujalle maksuttomana ja tilatehokkaana kulkumuotona kävelyn edistäminen on parantanut liikennejärjestelmän tasa-arvoa ja toimivuutta. Kävely-ympäristöt toteutetaan esteettöminä ja erityisryhmien tarpeet otetaan laajasti huomioon.

Liikkumisympäristöä on monipuolistettu ja sen miellyttävyyttä on parannettu erilaisin valo- ja ääniteoksien, väreiden, kävelykaduin sekä julkisin taideteoksien etenkin seudun keskuksissa. Kävely-ympäristöä koristaa julkinen ja yhteisöllinen taide ja ennen harmaita, betonisia ja pimeitä alikulkuja on parannettu myös yhteistyössä esimerkiksi koulujen ja ammattioppilaitosten kanssa. Tämä on samalla vähentänyt julkiseen

ympäristöön kohdistuvaa ilkeävaltaa ja tuonut siten kustannussäästöjä huolto- ja ylläpitotarpeen vähennyttä.

Miellyttävä liikkumisympäristö lähivihreineen tukee luonnon monimuotoisuutta, ilmastonmuutokseen sopeutumista sekä asukkaiden mielenterveyttä. Alakoululaislasten on turvallista kulkea yksin ja suurin osa heistä käveleekin, skeittailee, potkulautaailee tai pyöräilee koulumatkat. Aktiivinen liikkumisympäristö ylläpitää myös vanhenevan väestön itsenäistä liikkumista ja toimintakykyä.

Kävelyn turvallisuus on keskeisimmillä alueilla priorisoitu korkealle

Autoilun melu, pakokaasut ja turvallisuushaitat on minimoitu siellä, missä on paljon jalankulkijoita ja pyöräilijöitä. Erityisesti seudun keskuksissa autoilijat liikkuvat aktiivisten kulkumuotojen ehdoilla, mikä on varmistettu esimerkiksi alueellisilla, alhaisilla nopeusrajoituksilla ja tarvittaessa myös hidastein ja ajokielloin. Liikkumisympäristö viestii sopivasta nopeudesta varmistuen, ettei autolla tule ajettua liian kovaa, mikä on kaikkien liikkujien etu.

Lyhyiden automatkojen määrä on vähentynyt, mikä näkyy autoliikenteen verkolla sujuvuuden kasvuna ja matka-aikojen vaihtelun vähenemisenä. Tämä on osaltaan mahdollistanut sujuvuuden ja riittävät ajonopeudet niillä väylillä, joissa ihmiset liikkuvat vain ajoneuvojen sisällä.

Kävelyn hyvät vaikutukset tunnetaan laajasti ja niitä mitataan

Ympäristön miellyttävyyden vaikutukset liikkumiseen ovat laajasti tiedossa ja dokumentoitu. Jalankulun hankkeiden hyöty-kustannussuhteiden laskemiseksi on kehitetty toimivia menetelmiä ja niiden hyödyntäminen on kiinteä osa maankäytön ja liikenteen suunnittelua. Kävelyn määriä mitataan ja seurataan. Kävelyolosuhteita arvioidaan ja asukkaiden näkemyksiä hyödynnetään kävelyn edistämisessä.

Myös työnantajat ovat heränneet aktiivisen liikkumisen hyötyihin, minkä vuoksi niin julkisen kuin yksityisen sektorin työnantajista useimmat tukevat työntekijöidensä aktiivista liikkumista työpaikoille ja vapaa-ajalla.

Pyöräliikenne on terveellinen ja tilatehokas kulkumuoto

Pyöräliikenne on ympäristöystävällinen, sosiaalisesti tasapuolinen ja tilatehokas sekä niin liikkujalle itselleen kuin ympäristölle terveellinen kulkumuoto. Pyöräliikenteen määrään keskeisesti vaikuttavia tekijöitä ovat yhdyskuntarakenne ja

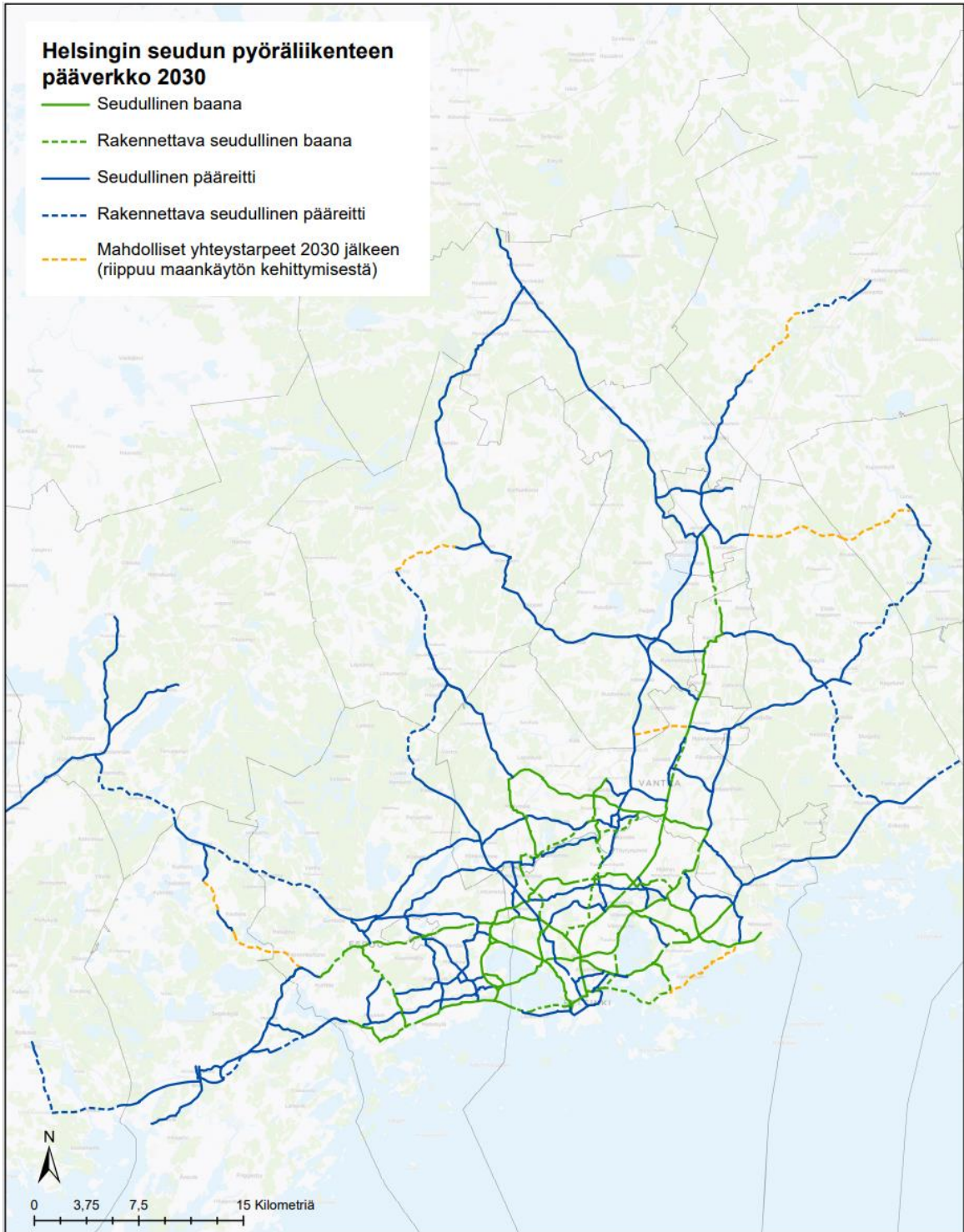
liikenneverkko, pyöräilyinfrastruktuurin laatu sekä muiden kulkutapojen hinnoittelu ([Liikennejärjestelmän terveysvaikutukset, 2017](#)).

Vuoden 2018 syksyllä keskimäärin 9 % arkipäivän matkoista tehtiin Helsingin seudulla pyöräillen. Pyöräiliikenteen seudullisia haasteita ovat puuttuvat yhteydet etenkin osassa KUUMA-seutua ja seudullisesti jäsentymätön verkko sekä puutteet sen laadussa. Yhteyksien kehittämistä haastavat seudulla osin pitkät etäisyydet, vaihtelevat nykyiset ja potentiaaliset käyttäjämäärät sekä epävarmuudet pyöräilymäärien kehityksessä. Myös seudullisen pyöräilyverkon kunnossapidon laatu erityisesti talvella ja sen seudullinen vaihtelevuus ovat pyöräiliikenteen kannalta ongelmallisia. ([Liikkumistottumukset Helsingin seudulla 2018, 2019](#).)

Laadukas pyöräiliikenteen infrastruktuuri on yksi tärkeimmistä keinoista lisätä pyöräilyä. Liikenteen päästöjen vähentämisen kannalta vaikuttavimpia hankkeita ovat baanahankkeet sekä uudet pyöräiliikenteen yhteydet ja pyöräkaistat. Fossiilittoman liikenteen tiekartassa linjataan, että valtio ohjaa kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelmaan rahoitusta 30 milj. euroa/vuosi vuosina 2022–2024 ja vuoden 2024 jälkeisistä tukitasoista päätetään osana Liikenne12 -työtä. Rahoituksen edellytyksenä on, että kunnat käyttävät kävely- ja pyöräiliikenteen hankkeiden rahoittamiseen vastaavan summan. ([Fossiilittoman liikenteen tiekartta, 2021](#); [Liikenne 12 -suunnitelma, 2021](#).)

Pyöräilyn houkuttelevuuden lisäämiseksi Helsingin seudulla luodaan miellyttävää ja turvallista pyöräily-ympäristöä edistämällä laadukkaan ja yhtenäisen seudullisen pääverkon toteutusta. Pyöräilijöiden nopeuserot vaihtelevat, samoin pyörien koot: tavaroiden ja ihmisten kuljetukseen soveltuvat taakkapyörät ja peräkärryt edellyttävät enemmän tilaa kuin perinteiset kaksipyöräiset polkupyörät. Niin pyöräiliikenteen houkuttelevuuden kuin liikenneturvallisuuden näkökulmasta on tärkeää, että rakennettava infrastruktuuri mahdollistaa erilaisten pyöräilijöiden nopeuserot ja tilantarpeen.

Helsingin seudun pyöräilyn pääverkon päivitys on valmistunut syyskuussa 2022 (kuva 22). Helsingin seudun pyöräiliikenteen pääverkko (804 km) muodostuu seudullisista pääreiteistä ja pääreittien laadukkaimmista ja käytetyimmistä osuuksista eli baanoista. Seudulliset pääreitit (556 km, 69 % pääverkosta) yhdistävät eri kuntien kuntakeskukset ja merkittävimmät aluekeskukset toisiinsa ja varmistavat pääverkon seudullisen jatkuvuuden kuntarajoista riippumatta. Baanat (248 km, 31 % pääverkosta) yhdistävät seudun kuntakeskuksia tai aluekeskuksia keskenään yhteyksissä, joissa pyöräiliikenteen kysyntä on suurinta.



Kuva 22: Helsingin seudun pyöräliikenteen pääverkko vuoteen 2031.

Rakennettavaa pääverkkoa on yhteensä 138 km (17 % koko verkosta), josta 62 km on pääreittejä ja 76 km baanoja. Lisäksi verkolla on parannettavia osuuksia, joista suuri osa koskee baanaverkon osalta pyörätien leventämistä sekä jalankulun ja pyöräliikenteen erottelua. Vastaavia parannustarpeita on myös seudullisilla pääreiteillä.

Toimenpideohjelman yhteenlaskettu kustannusarvio on noin 420 miljoonaa euroa vuoteen 2031 mennessä, josta noin 220 miljoonaa kohdistuu vuosina 2024–2027 toteutettaviin ensimmäisen hankekorin toimenpiteisiin. Kustannusarviot perustuvat joko olemassa oleviin suunnitelmiin tai kilometripohjaisiin arvioihin. Verkon toteutus priorisoidaan seudullinen tasapuolisuus huomioiden.

Myös pyöräliikennemäärien seuranta systematisoidaan. Pääverkon päivitystyössä on tunnistettu ne kohdat, joihin pyöräliikenteen automaattisia laskimia olisi hyvä lisätä pyöräliikennemäärien verkollisen seurannan parantamiseksi. MAL 2023 -suunnitelmakaudella toteutetaan seudullisen pyöräilyn pääverkon puuttuvat osat sekä varmistetaan verkon hyvä laatutaso ja talvikunnossapito vuoteen 2030 mennessä. Toimenpiteen toteutuminen edellyttää, että kunnat ja valtio lisäävät rahoitustaan pyöräilyn pääverkon edistämiseksi. Suunnitelmakaudella seurataan verkon toteutusta ja parannetaan kunnossapitoa pääverkkosuunnitelman mukaisesti. Pyöräilyn edistämässä hyödynnetään kansainvälisiä verkostoja ja kokemuksia ja tiedonvaihtoa eri toimijoiden kesken lisätään. Pyöräilyn pääverkkotyön jatkotyönä valmistellaan tarvittaessa pyöräilyn seudullinen viitoitus- ja opastussuunnitelma.

Toimiva pyöräiliikenne edellyttää laadukkaan seudullisen pääverkon lisäksi kattavaa ja hyvää infrastruktuuria kunnan muilla alueilla. Keskeisiä alueita ovat esimerkiksi seudun kuntien keskukset ja alakeskukset, joissa pyöräliikenteen kilpailukyvyyn varmistaminen on erityisen tärkeää. Pyöräilyn seudullisen pääverkon lisäksi kunnat ja valtio parantavat pyöräliikenteen edellytyksiä yhteistyössä myös pääverkon ulkopuolisilla väylillä ja alueilla.

Liikkumisen ohjaus on osa kestävästä liikkumisen keinovalikoimasta

Liikennejärjestelmän toimivuutta voidaan tehostaa neuvonnalla ja markkinoinnilla, jota kutsutaan myös liikkumisen ohjaukseksi. Liikkumisen ohjauksella pyritään edistämään kestävien kulkutapojen valintaa. Liikkumisen ohjauksen toimenpiteillä liikkumista aiheuttavat toimijat, kuten työpaikat, koulut, palvelut ja tapahtumien järjestäjät, voivat vaikuttaa omien työntekijöidensä tai asiakkaidensa liikkumiseen.

Liikkumisen ohjauksen toimenpiteitä ovat esimerkiksi työpaikkojen ja koulujen liikkumissuunnitelmat sekä erilaiset kestävästä liikkumisen tiedotus- ja markkinointikampanjat. Liikkumisen ohjauksella hyödynnettävissä Euroopan maissa toiminta on usein keskitetty valtion alaisuudessa olevalle toimijalle, joka koordinoi toimintaa ja vastaa esimerkiksi rahoituksista eri projekteille. Tämän lisäksi voi olla erilaisia seudullisia toimijoita. Eräissä maissa, kuten Belgiassa, laki edellyttää liikkumissuunnitelmien laatimista isoimmilta yrityksiltä. Liikkumisen ohjauksen vaikuttavuutta selvittäneen

tutkimuksen mukaan liikkumisen ohjauksen toimenpiteillä on voitu vähentää henkilöautomatkoja toimenpiteen mukaan yhdestä prosentista jopa 50 %:iin ([Liikkumisen ohjauksen keinojen vaikutukset kulkutapaan, 2016](#)).

Fossiilittoman liikenteen tiekartassa ([Fossiilittoman liikenteen tiekartta, 2021](#)) on esitetty, että liikkumisen ohjauksen valtionavustuksen tasoa nostettaisiin nykyisestä noin 0,6–0,9 miljoonan euron tasosta 2,5 miljoonaan euroon. Valtionavustusta pyritään hyödyntämään myös Helsingin seudun liikkumisen ohjauksen hankkeissa.

Liikkumisen ohjauksen työtä tukevat muun muassa erilaiset liikkumisen ohjauksen hankkeet sekä Viisaan liikkumisen verkosto – VILI. VILI-verkosto yhdistää liikkumisen ohjauksen parissa työskenteleviä ja asiasta kiinnostuneita tahoja Suomessa. Helsingin seudulla ei toistaiseksi ole tahoja, joka koordinoisi ja toteuttaisi liikkumisen ohjausta seudullisesti. Kunnat ja muut organisaatiot toteuttavat liikkumisen ohjauksen toimenpiteitä muun toimintansa ohessa. Liikkumisen ohjaukselle tarvitaan lisää painoarvoa ja jatkuvuutta.

Osapuolet toteuttavat rohkeasti erilaisia liikkumisen ohjauksen hankkeita ja osallistuvat aktiivisesti Viisaan liikkumisen verkoston toimintaan. Toimenpiteiden vaikutukset tunnistamalla löydetään tehokkaimmat keinot erilaisiin kohteisiin ja edistetään liikkumisen ohjauksen toiminnan jatkuvuutta ([Liikkumisen ohjauksen keinojen vaikutukset kulkutapaan, 2016](#)). Lisäksi edistetään liikkumissuunnitelmien tekoa niin julkisen kuin yksityisen sektorin isoimmilla työpaikoilla (esim. yli 200 työntekijän työpaikoilla).

Kävely

- Laaditaan kävelyn seudullinen edistämishjelma ja toteutetaan sitä.
- Kunnat ja valtio lisäävät toimillaan kävelyä merkittävästi. Kunnat ja valtio panostavat nykyistä enemmän laadukkaiden kävelyn yhteyksien kehittämiseen erityisesti seudun keskuksissa.

Pyöräily

- Kunnat ja valtio toteuttavat seudullisen pyöräilyn pääverkon puuttuvat osat sekä varmistavat hyvän laatutason ja talvikunnossapidon vuoteen 2031 mennessä. Kunnat ja valtio lisäävät merkittävästi rahoitustaan pyöräilyn pääverkon toteutukseen. Pyöräilyn pääverkon toteutus edellyttää 220 miljoonan euron rahoitusta vuosille 2024–2027. Rahoitustarpeesta 30 milj. euroa kohdistuu valtion verkolle.
- Kunnat ja valtio lisäävät toimillaan pyöräilyä merkittävästi. Kunnat ja valtio panostavat nykyistä enemmän laadukkaiden pyöräilyn yhteyksien kehittämiseen erityisesti seudun keskuksissa.

Liikkumisen ohjaus

- Kunnat ja valtio edistävät kestävien kulkutapojen käyttöä liikkumisen ohjauksen keinoin. Seudun toimijat toteuttavat kestävästä liikkumisesta hankkeita sekä parantavat kestävästä liikkumisesta neuvontaa mm. uusille asukkaille.
- Yksityiset ja julkiset toimijat toteuttavat liikkumissuunnitelmia suurimmilla työpaikoilla (erityisesti työpaikoilla, joissa on vähintään 200 työntekijää). Yrityksiä kannustetaan lisäämään joukkoliikenteen työsuhdematkalippujen ja työsuhdepyörien tarjontaa työntekijöilleen.

5.1.4. Vähennämme liikenteen ja asumisen CO₂ -päästöjä

Liikenteen päästöjä vähennetään monipuolisella keinovalikoimalla

Kansallisella tasolla Suomi on sitoutunut vähentämään taakanjakosektorille kuuluvan kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä vähintään 50 prosentilla vuoteen 2030 mennessä. Vuoteen 2045 mennessä tavoitellaan kokonaan fossiilitonta liikennettä. Fossiilitottoman liikenteen tiekartassa on kuvattu keinoja, joilla kotimaan liikenteen päästövähennystavoitteet saavutettaisiin.

EU on asettanut tavoitteekseen saavuttaa ilmastoneutraaliuden vuoden 2050 mennessä. Välitavoitteena on vähentää kasvihuonekaasupäästöjä 55 % vuoteen 2030 mennessä. Tätä tavoitetta toteuttamaan komissio on antanut ns. [55-valmiuspaketin](#), joka sisältää joukon ilmasto- energia- ja liikennelainsäädännön tarkistuksia sekä uusia aloitteita. Paketti sisältää mm. tieliikenteen ja rakennusten lämmityspolttoaineiden päästökauppaa, henkilö- ja pakettiautojen CO₂-raja-arvoja ja vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfrastruktuuria koskevia aloitteita sekä monia muita kokonaisuuksia, joita ei käsitellä tässä suunnitelmassa tarkemmin.

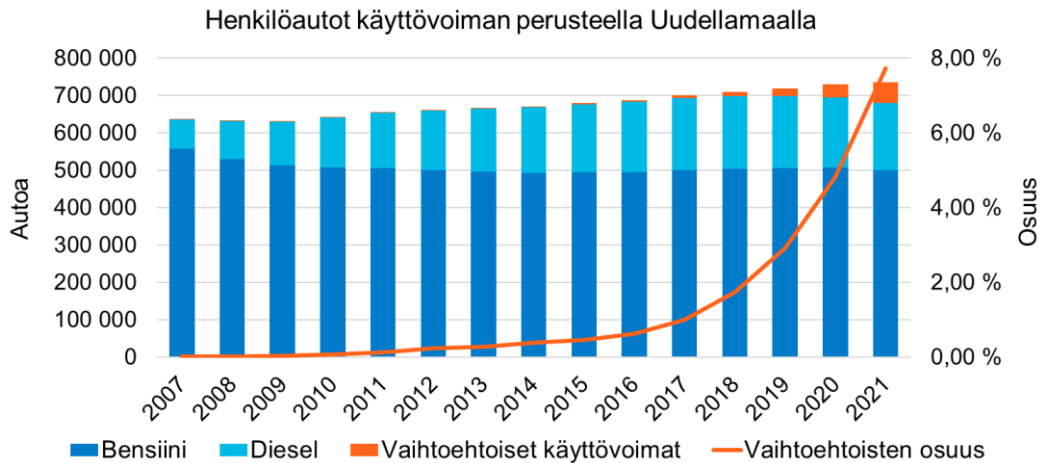
Liikenteen valtakunnallisen kasvihuonekaasupäästöjen perusennusteen 2020–2045 mukaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vähenevät nykyisillä toimenpiteillä noin 40 % vuosina 2005–2030 (tavoite 50 %) ([Tieliikenteen perusennuste, 2021](#)). Ennusteessa otetaan huomioon sellaisten ohjauskeinojen arvioidut vaikutukset, joista on tehty päätös ennen vuodenvaihdetta 2019/2020.

Helsingin seudulla MAL 2023 -suunnitelman hiilineutraaliustavoitteen tavoitetasoksi on asetettu, että liikenteen CO₂-päästöt ovat lähellä nollaa vuoteen 2040 mennessä. Lisäksi kestävästä yhdyskuntarakenteesta ja liikenteen yhteensovittamisesta seudun henkilöautoliikenteen päästöt vähenevät sopusoinnussa kansallisten päästötavoitteen kanssa. Liikenteen päästövähennystavoitteet ovat haasteelliset ja niiden toteuttamiseksi tarvitaan laaja ja monipuolinen keinovalikoima.

Liikenne on sähköistymässä nopeaa vauhtia. Perusennusteen arvion mukaan Suomessa on 600 000 sähköautoa vuonna 2030. Arvioiden ja tapahtuneen kehityksen mukaan Helsingin seudulla ajoneuvokanta uudistuu vielä hieman muuta maata nopeammin. Uudellamaalla liikennekäytössä olevien henkilöautojen keski-ikä oli 10,3 vuotta vuonna 2021. Koko maan osalta vastaava luku vuonna 2021 oli 12,6 vuotta. ([Helsingin seudun liikennejärjestelmän tilan seuranta, 2022](#))

Liikenteen sähköistyminen on nopeassa murroksessa ja vaihtoehtoisten käyttövoimien osuus ensirekisteröinneistä on jatkuvassa kasvussa. Vaihtoehtoisten käyttövoimien osuus henkilöautojen ensirekisteröinneistä oli vuonna 2021 20 prosenttia. Liikennekäytössä olevista ajoneuvoista täyssähkö-, kaasu- ja ladattavien hybridiajoneuvojen osuus on kuitenkin vielä suhteellisen pieni. Niiden osuus Suomessa oli maaliskuun 2022 lopussa noin 4,8 %. Uudellamaalla vaihtoehtoisten käyttövoimien osuus kasvoi vuoden 2021 aikana viidestä prosentista kahdeksaan prosenttiin (kuva 23). Ladattavat hybridit kattavat lähes 68 % vaihtoehtoisten käyttövoimien

ajoneuvoista, mutta myös täyssähkö- ja kaasuautojen prosentuaalinen kasvu on ollut viime vuosina merkittävää.

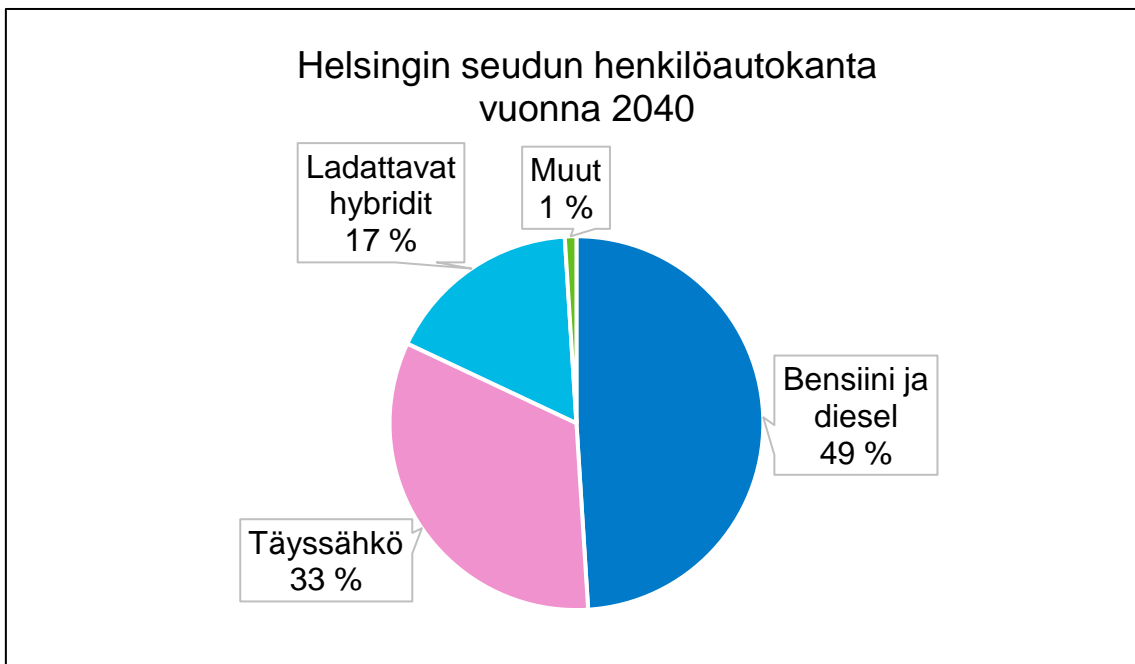


Kuva 23: Henkilöautot käyttövoiman perusteella Uudellamaalla vuosina 2007–2021 ([Helsingin seudun liikennejärjestelmän tilan seuranta, 2022](#)).

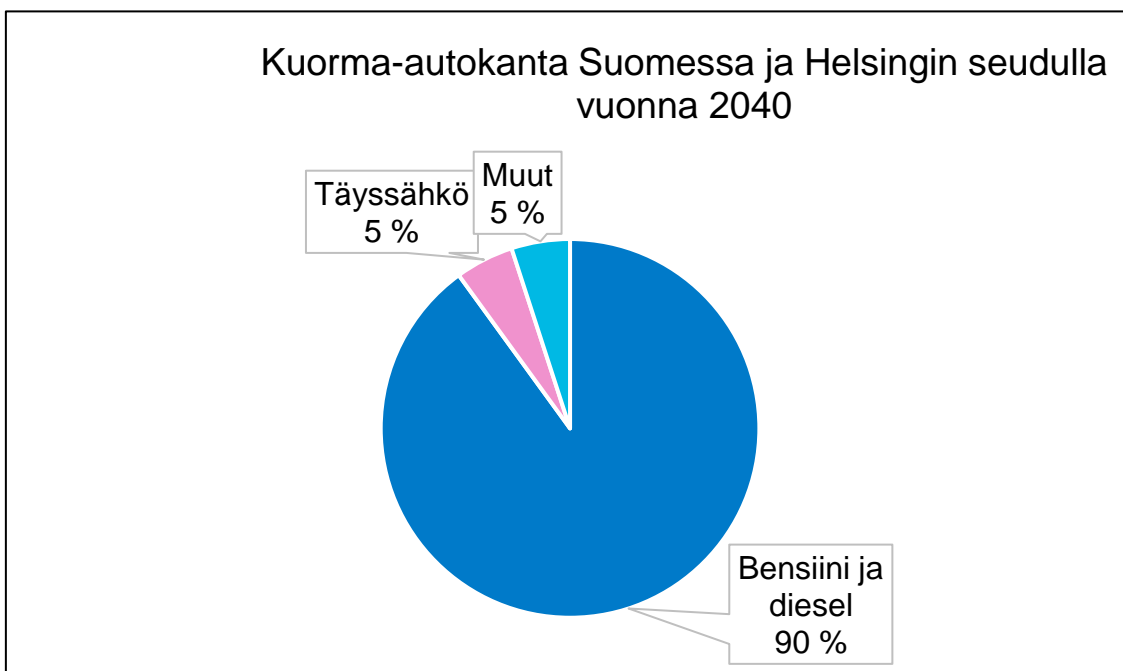
Ajoneuvokannan uudistumisen ja liikenteen sähköistymisen hidasteeksi voi kuitenkin nousta epävarma maailmantilanne, sähköajoneuvojen komponenttien saataavuus, hintojen nousu sekä puutteellinen latausverkosto.

Valtakunnallisen perusennusteen pohjalta on laadittu ennuste ajoneuvokannan muutoksista Helsingin seudulla. Ennusteen mukaan vuonna 2040 Helsingin seudulla vaihtoehtoisia käyttövoimia käyttäviä ajoneuvoja on reilu 51 %, kun muualla Suomessa vastaava luku on noin 46 % (kuva 24). Toisaalta kuorma-autokannan ei oleteta olevan merkittävästi erilainen Helsingin seudulla koko Suomen kuorma-autokantaan verrattuna. Ennusteiden mukaan kuorma-autokannasta vielä 90 % on bensiini- ja dieselkäyttöisiä vuonna 2040 (kuva 25).

Pelkkä autokannan uudistuminen ei riitä päästövähennystavoitteiden saavuttamiseen, koska on arvioitu, että autoteollisuus ja sähkötuotanto eivät ehdi uudistua siihen vaadittavassa tahdissa. Ajoneuvokannan uudistumista ja liikenteen sähköistymistä on kuitenkin mahdollista nopeuttaa erilaisilla hankintatuilla, ajoneuvoille asetettavilla päästörajoilla sekä latausverkkoa kehittämällä. MAL-suunnittelulla tulee tukea myös ajoneuvokannan nopeaa uudistumista varmistamalla, että seudun vaihtoehtoisten käyttövoimien latausverkko on riittävän kattava sekä vastaa kasvavaan kysyntään niin henkilö- kuin tavaraliikenteenkin osalta.



Kuva 24: Helsingin seudun henkilöautokanta vuonna 2040 (Helsingin seudun autokanta ja yksikköpäästökertoimet 2040, 2021, ei julkaistu).



Kuva 25: Kuorma-autokanta Suomessa ja Helsingin seudulla 2040 (Helsingin seudun autokanta ja yksikköpäästökertoimet 2040, 2021, ei julkaistu).

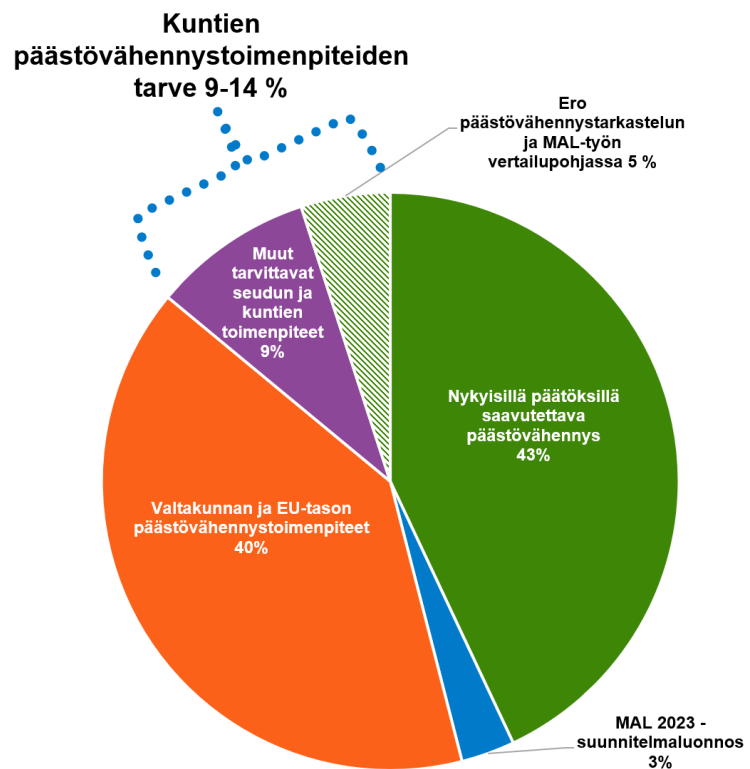
Ajoneuvokannan uudistumisen edistämisen lisäksi tulee pyrkiä lisäämään kestävien kulkutapojen osuutta ja vähentämään henkilöautoliikenteen suoritetta. Koska koko päästövähennys on haastavaa ratkaista ainoastaan seudullisin toimenpitein, on

tarkasteluun lisätty EU- ja valtakunnallisen tason toimenpiteet, kuntien omat toimenpiteet sekä yritysten toimenpiteet, joita ovat erityisesti logistiikan päästövähennystoimet.

Tieliikenteen päästövähennysvähennyspotentiaalia Helsingin seudulla tutkittiin fossiilittoman liikenteen tiekartan toimenpiteiden pohjalta talven 2022–2023 aikana. Työssä on haettu maksimaalinen ajoneuvokannan uudistumisnopeus, johon tiedossa olevilla toimenpiteillä päästään. Helsingin seudun tieliikenteen päästövähennystarkastelun perusteella voidaan arvioida, että osa Helsingin seudun CO₂-päästövähennystavoitteesta voidaan saavuttaa EU- ja valtakunnan tason toimenpitein mm. ajoneuvokannan uudistumisen

ja fossiilisten polttoaineiden korvaamisen myötä. Kokonaisuudessaan eri toimenpiteiden mahdollistama päästövähennyspotentiaali on 82 % vuoden 2005 tasosta. On kuitenkin epävarmaan, että toteutuvatko esitetyt toimenpiteet eivät sellaisenaan esitetystä aikataulusta tai laajuudesta.

Henkilö- ja pakettiautojen CO₂-päästöjen osalta EU:n jäsenmaat ja parlamentti hyväksyivät syksyllä 2022 Euroopan komission ehdotuksen mukaiset EU-tason tavoitteet, jotka koskevat uusien ajoneuvojen hiilidioksidiraja-arvoja. Uusien ajoneuvojen päästöraja-arvot kiristyvät vuonna 2030 henkilöautojen osalta -55 % (nyt -37,5 %) ja pakettiautojen osalta -50 % (nyt -31 %). Esitetyillä raja-arvoilla polttomoottorikäyttöisten henkilö- ja pakettiautojen sekä ladattavien hybridien ja kaasuajoneuvojen valmistaminen loppuu käytännössä vuonna 2035. Nollapäästöisten ajoneuvojen eli



Kuva 26. Liikenteen CO₂ -päästövähennyspotentiaali ja kuntien tarvittavat lisätoimenpiteet Helsingin seudulla.

täyssähkö- ja vetyajoneuvojen osuus ajoneuvokannasta kasvaa raja-arvojen kiristyksessä.

Lisäksi komissio on antanut ehdotuksensa hiilidioksidirajojen kiristämisestä uusille markkinoille saatettaville raskaille ajoneuvoille. Asetus ohjaa täyssähkö- ja vetyajoneuvojen valmistukseen ja myyntiin. Ehdotuksen mukaan vuonna 2030 uusien EU:ssa ensirekisteröitävien raskaiden ajoneuvojen päästöjen pitäisi olla keskimäärin 45 % pienemmät. Nykyinen tavoite on vähentää päästöjä 30 %. Lisäksi komissio on ehdottanut uusia tavoitteita pidemmälle tulevaisuuteen, niin että päästöt vähensivät 65 % vuoteen 2035 ja 90 % vuoteen 2040 mennessä. Asetuksen soveltamisala laajenisi kattamaan myös linja-autot uudet kuorma-autot sekä perävaunut. Uusien kaupunkiliikenteen linja-autojen tulisi olla täysin päästöttömiä vuonna 2030.

Ensirekisteröityjen henkilö- ja pakettiautojen CO₂-raja-arvoilla on merkittävin vaikutus kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseen vuoteen 2040. Suuri vaikutus on myös biopolttoaineiden jakeluelvoitteen kasvattamisella. Ajallisesti biopolttoaineiden jakelun merkitys on suurin ennen vuotta 2030, kun taas CO₂-raja-arvojen vaikutus on merkittävä vasta vuodesta 2030 eteenpäin. WAM-skenaariossa biopolttoaineiden jakeluelvoitteen kasvattamisella on suurin vaikutus vuoteen 2040 mennessä. Seuraavaksi suurin vaikutus on kuorma-autojen CO₂-raja-arvoilla.

Vaikka kaikki fossiilittoman liikenteen tiekartan ja MAL 2023 -suunnitelman toimenpiteet toteutuisivat sellaisenaan vuoteen 2040 mennessä, Helsingin seutu jäisi päästövähennystavoitteistaan ilman lisätoimenpiteitä. Kuntien lisäpäästövähennystarve on noin 9-14 % vuoden 2005 tasosta (2,1 milj. tonnia) (kuva 26). MAL-suunnitelman sisältämät toimenpiteet ovat riittämättömiä hiilineutraaliustavoitteen saavuttamiseksi, mikä tarkoittaa, että tulevaisuudessa kuntien ja seudun tulisi löytää myös paikallisia ja alueellisia päästövähennystoimenpiteitä. Näitä lisätoimenpiteitä toteutetaan kuntien omien suunnitelmien pohjalta, joita tullaan tekemään osana ilmastoain mukaisia ilmastosuunnitelmia.

Latausverkon kehittymistä edistettävä seudullisesti

AFIR-sääntely eli vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfrastruktuuria koskeva sääntely tulee edellyttämään jakeluinfrastruktuurin kehittämistä Helsingin seudun kaupunkisolmukohdassa. Ehdotuksen tavoitteena on varmistaa vähimmäisvaatimukset täyttävän jakeluinfrastruktuurin käyttöönotto kaikissa jäsenmaissa, infrastruktuurin yhteensopivuus sekä lataus- ja tankkausinfrastruktuuria ja -palveluja koskevien tietojen saatavuus ja maksuvaihtoehdot. Sitovat vähimmäistavoitteet

koskevat pääosin Euroopan laajuisen liikenneverkon eli TEN-T -verkon infrastruktuuria. Vuoden 2025 loppuun mennessä TEN-T -ydinverkolla tulisi olla 60 km välein henkilöautojen latauspooli ja vuoteen 2030 mennessä myös raskaalle liikenteelle. Vuonna 2030 Helsingin seudun kaupunkisilmukohdassa tulisi olla myös vedyn tankkausasema. Lisäksi kaupunkisilmukohdissa raskaalle hyötyajoneuvoille tulisi olla latauspisteet, joiden yhteenlaskettu antoteho on vähintään 600 kW. Lisäksi AFIR-asetus tulee sisältämään pidemmän aikavälin vaatimuksia.

Autokannan nopean sähköistymisen myötä on ennakoitavissa, että latauksen kysyntä tulee kasvamaan tulevina vuosina nopeasti. Vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkon kehittymistä tulee edistää niin, että se tukee ajoneuvokannan uudistamista. Helsingin seudulla ja Uudellamaalla vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluverkon kehittyminen on edennyt nopeammin verrattuna harvemmin asuttuihin alueisiin Suomessa. ([Taustamuistio: Liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfrastruktuurin nykytila, 2022.](#)) Pitkien matkojen osalta korostuu suurteholatauspisteiden merkitys. Suurin osa latauksesta tapahtuu kuitenkin kotona, mutta puutteellinen julkinen latausverkosto voi vaikuttaa hidastavasti sähköauton ostopäätökseen. Kotilatausverkoston kehittymistä voivat haastaa esim. asuntoyhtiöiden osakkaiden erilaiset halukkuudet rakentaa latausverkkoa.

Julkiset latausmahdollisuudet täydentävät koti- ja työpaikkalatauksen valikoimaa. Vaikka latausverkosto on kehittynyt Helsingin seudulla markkinaehtoisesti ja nopeasti, vaatii latausverkon laajuus ja sen teho suhteessa kysyntään kuitenkin tarkempaa selvittämistä. Lisäksi tarkempaa tarkastelua vaativat erityisesti raskaan liikenteen sähköistämisen toimenpiteet ja vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluverkon kehittäminen.

Kadunvarsilatauksen edistäminen on yksi tärkeä toimenpide erityisesti kaupunki-seuduilla. Haasteena voi kuitenkin olla rajallinen katutila, kadunvarsilatauksen asennuksen hinta sekä latauspisteiden mahdollinen vaikutus katujen talvikunnossapitoon. Asia edellyttää tarkempaa selvittämistä eri toimijoiden yhteistyönä. Asiaa selvitetään Helsingin seudun osalta ja tutkitaan erilaisia toteutusvaihtoehtoja. Vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkon kehittämisen osalta tulee määrittää kuntakohtaiset tavoitteet.

Myös raskaan liikenteen ajoneuvokannan uudistumiseen vaikuttaa merkittävästi jakeluinfran kehittyminen. Raskaan liikenteen tulisi olla erityisen huomion kohteena, kun jakeluinfraa suunnitellaan ja kehitetään. Raskaan liikenteen kaluston on ennakoitu uusiutuva henkilöautoja merkittävästi hitaammin, joten toimenpiteitä tulee

kohdistaa erityisesti raskaan liikenteen kaluston uudistumisen tukemiseen, kuten toimivan jakeluinfran kehittämiseen.

Ympäristövyöhykkeet uutena keinona ajoneuvokannan uudistamisen vauhdittamiseksi

Ympäristövyöhykkeillä tarkoitetaan alueita, joilla tieliikenteen päästöjä hillitään rajoittamalla eniten saastuttavien ajoneuvojen pääsyä alueille. Seudullisesti määritetyillä ympäristövyöhykkeillä voidaan tukea ja tehostaa autokannan uusiutumista. Ympäristövyöhykkeet voivat olla väliaikaisia ratkaisuja; viimeistään vuonna 2050 henkilöautojen ei arvioida enää aiheuttavan kasvihuonekaasupäästöjä Helsingin seudulla, jolloin vyöhykkeistä voitaisiin luopua.

Vuoden 2019 alussa pelkästään Euroopan kaupungeissa oli käytössä noin 260 eri ympäristövyöhykettä. Yleisimmin ympäristövyöhykkeiden tarkoituksena on vähentää lähipäästöjä. Jos ensisijaisena ongelmana on heikko ilmanlaatu, toimenpiteenä on useimmiten ollut päästöluokkapohjainen ympäristövyöhyke. Jos taas ongelmana on tieliikenteen ruuhkautuminen, toimenpiteenä on ollut ruuhkautumista rajoittava tiemaksu. Useissa Euroopan kaupungeissa on käytössä molemmat. Nykyinen Helsingin kantakaupungin ympäristövyöhyke otettiin käyttöön vuonna 2010. Vyöhyke koskee HSL:n bussiliikennettä ja HSY:n jätteenkuljetusta siten, että vyöhykkeen sisällä liikkuvan kaluston on oltava vähäpäästöisempää (v. 2014 lähtien EURO 5-taso) kuin muilla reiteillä ([Selvitys Helsingin ympäristövyöhykkeen laajentamisen mahdollisuuksista, 2019](#)).

Helsingin seudulla tulee selvittää mahdollisuutta ympäristövyöhykkeen laajempaan käyttöönottoon. Moottoriajoneuvoliikenteen mahdollisena ympäristövyöhykemallina voisi toimia europäästöperusteisuus. Lisäksi Helsingin ydinkeskustaan olisi mahdollista muodostaa nollapäästöisten ajoneuvojen vyöhyke. Ympäristövyöhykkeiden käyttöönoton vaiheistus voisi koskea niin vyöhykkeitä kuin ajoneuvotyyppettä. Ajoneuvotyyppittäinen vaiheistus voisi alkaa raskaasta liikenteestä ja laajentua henkilöautoihin.

Ympäristövyöhykkeiden järjestämistavoissa ja toimenpidepolussa on huomioitava, ettei ympäristövyöhykkeistä koidu kohtuutonta haittaa elinkeinoelämälle, heikoimmassa asemassa oleville tai vaikeuteta työmatkaliikennettä alueilla, joilla henkilöauto on ainoa todellinen vaihtoehto. Viestintä ja markkinavuoropuhelu ovat keskeisiä asioita ympäristövyöhykkeiden hyödyntämisessä, ja esimerkiksi siirtymäajoin

voidaan varmistaa, että asukkaat ja yritykset voivat sopeutua rajoituksiin ajoneuvo-hankinnoissaan.

Pysäköintipolitiikalla vaikutetaan kulkutavan valintaan

Pysäköinti on olennainen osa liikennejärjestelmää, sillä pysäköintivaihtoehdot ja -ratkaisut määrittävät monesti valittavaa kulkutapaa. Kulkutavan valinta tehdään jokotiovella, joten sekä lähtö- että määränpään pysäköintiratkaisuilla on suuri merkitys.

Kunnat ohjaavat pysäköinnin suuntaviivoja pysäköintipolitiikalla. Autonomistus ja auton käyttö määrittävät autopysäköinnin kysyntää. Näihin vaikuttavat muutosvoimat, kuten kaupungistuminen, asenteiden muutokset, liikenteen palveluistuminen ja myöhemmässä vaiheessa liikenteen automaatio. Toisaalta pysäköinti- ja liikenne-politiikalla voidaan myös ohjata autonomistuksen ja auton käytön kehittymistä. Pysäköintipolitiikalla voidaan vaikuttaa paikkojen sijaintiin, määrään ja laatuun, sekä hintaan ja pysäköinnin helppouteen.

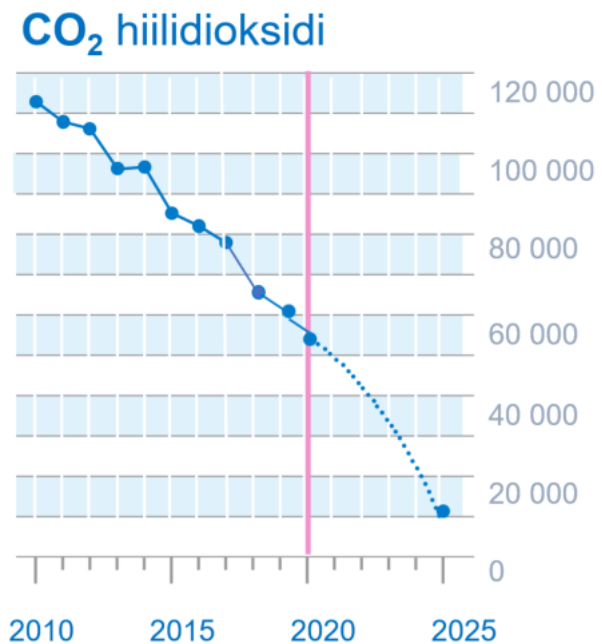
Kenties tehokkain tapa vaikuttaa liikkumiseen pysäköintipolitiikalla on muuttaa pysäköinnin tarjontaa. Paikkojen etäisyys ja määrä vaikuttavat suoraan siihen, kuinka vaivatonta auton käyttö on. Vastaavasti pysäköinnin hintajousto on tutkimuksissa keskiarvoisesti noin 0,3 eli pysäköinnin hinnan nosto 50 % pienentää kysyntää keskimäärin 15 %. Hinnan noston vaikutus riippuu ihmisten tottumuksista ja on yleensä vaikuttavampaa pitkäaikaisessa pysäköinnissä kuin lyhytaikaisessa. ([Helsingin pysäköintipolitiikka, 2022.](#))

Pysäköintipolitiikkaa kehitetään osana kaupunkikehitystä useissa Helsingin seudun kunnissa ja kaupungeissa. Jotta pysäköinnillä oli vaikuttavuutta valittavaan kulkutapaan, tulisi kuntien tiukentaa pysäköintipolitiikkaansa. Kuntien tulee korottaa maksullisen pysäköinnin hintoja, laajentaa maksullisia pysäköinnin vyöhykkeitä keskusta-alueilla, vähentää pysäköinnin kapasiteettia joukkoliikenteen parhaan palvelutason alueilla sekä ottaa käyttöön pysäköinnin aikarajoituksia. Pysäköinnin hinnoittelu määritetään seudullisten vyöhykkeiden pohjalta: Helsinki, muu pääkaupunkiseutu ja KUUMA-kunnat. Pysäköinnin hinnan tulisi olla sitä korkeampi, mitä paremmin alue on saavutettavissa kestävin kulkutavoin.

Vähennämme joukkoliikenteen CO2-päästöjä

HSL:n järjestämän joukkoliikenteen CO2-päästöistä 97 % syntyy bussiliikenteestä, joten myös päästövähennystoimenpiteet kohdistuvat bussiliikenteeseen.

Keskeisimpänä toimenpiteenä on bussiliikenteen sähköistäminen, jota edellytetään myös EU-tason sääntelyssä. HSL-liikenteessä on nykyisellään käytössä 178 kappaletta sähköbussia, mikä vastaa noin 14 % kokonaiskalustomäärästä. Vuoden 2022 lopussa sähköbussia on jo 314 kappaletta (24 %) ja vuonna 2023 434 kpl (33 %). Ajoneuvokannan uudistuminen onkin hyvin nopeaa ja bussiliikenteen sähköistyminen tulee tapahtumaan aiempia odotuksia nopeammin (kuva 27). Nopeaa ja markkinaehtoisesti tapahtuvaa ajoneuvokannan uudistamista selittää osin se, että liikennöinti sähköbussilla on merkittävästi dieselkäyttöistä bussia edullisempaa. Sähköbussien yleistymiseen liittyy kuitenkin myös samanlaisia epävarmuuksia kuin muunkin liikenteen sähköistymiseen. Näitä epävarmuuksia aiheuttavat mm. akkumateriaalien ja muiden komponenttien saatavuus, bussien kysyntä ja hintataso, energian hinnan nousu jne. Bussien sähköistyminen ei yksinään kuitenkaan riitä, vaan siirtymävaiheessa on lisättävä myös biodieselin käytön osuutta 50 prosentista 80–90 prosenttiin.



Kuva 27: HSL-liikenteen hiilidioksidipäästöjen kehitys vuoteen 2025 (tonnia).

Joukkoliikenteen päästövähennysten saavuttamiseksi ja sähköbussien lisääntymisen myötä on varmistettava, että seudulta löytyy riittäviä alueita sähköbussien varikoille. Sähköbussien varikoiden osalta on erityisen tärkeää huomioida sähköverkon sijainti ja sen kapasiteetti. Haastavin tilanne on tällä hetkellä Espoossa, jossa Suomenojalla sijaitseva varikkoalue poistuu käytöstä Länsimetron alta. Vaihtoehtoisten sijaintien etsiminen on käynnissä.

[Puhtaiden ajoneuvojen direktiivi \(CVD\)](#) ja laki ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista velvoittavat HSL:n liikennepalveluhankinnoista päästöttömien bussien osuuden olevan 35 % vuosina 2021–2025 ja 60 % vuosina 2026–2030. Vaatimukset eivät koske ELY-liikennettä, sillä siitä on rajattu pois kaukoliikenteen linja-autot, joita ELY-liikenteessä lähtökohtaisesti käytetään. Lainsäädännön toisen vaiheen vaatimukset ovat valmisteilla ja keskeisenä

huomioitavana asiana on se, ettei lainsäädännössä katsottaisi ainoastaan bussien määrää, vaan myös niiden suoritetta ja kyseisen bussikaluston sopimuskauden pituutta.

ELY-liikenteessä edellytetään, että kaikkien liikenteessä käytettävien linja-autojen tulee täyttää vähintään Euro 5–tason päästövaatimukset typen oksidien (NOx) ja partikkeleiden (PM) osalta. Polttoaineen kulutuksen ja hiilidioksidipäästöjen osalta edellytetään polttoaineen kulutuksen seuranta sopimuksen mukaisessa liikenteessä käytettävien ajoneuvojen osalta.

[HSL:n strategian](#) mukaan HSL:n järjestämän joukkoliikenteen CO₂-päästöjä vähennetään vuoteen 2025 mennessä 90 % vuoteen 2010 verrattuna. Vuoteen 2035 mennessä HSL:n tilaamat joukkoliikennepalvelut ovat kokonaan päästöttömiä. Päästöjä vähennetään myös muussa kuin HSL-liikenteessä.

Päästövähennyksiä tarvitaan myös tavaraliikenteessä

Kuorma-autokuljetukset muodostavat Suomen liikenteen hiilidioksidipäästöistä noin kolmanneksen ja osuus kasvaa vuoteen 2040 mennessä. Päästötavoitteiden saavuttaminen edellyttää siten merkittäviä päästövähennyksiä myös tiekuljetuksissa. Yrityksillä on tässä keskeinen rooli ja vastuu. Kuljetuskalusto ja käyttövoimat ovat jatkuvasti kehittymässä ympäristöystävällisemmiksi. Aihepiiriin liittyy myös paljon kansainvälistä (esim. EU-tason) sääntelyä ja ohjausta. Logistiikan päästövähennyskeinoja voidaan kuitenkin edistää myös kansallisella, seudullisella ja paikallisella tasolla.

Suurimmat päästövähennykset saadaan aikaan vaihtoehtoisten käyttövoimien ja polttoaineiden käyttöä lisäämällä, mutta myös muilla keinoilla on merkitystä. Logistiikan päästövähennyskeinojen merkitystä ja soveltuvuutta Helsingin seudulle on arvioitu vuonna 2020 tehdyssä selvityksessä ([Tavaraliikenteen päästövähennyskeinot Helsingin seudulla, 2020](#)) (kuva 28). Toimenpiteiden toteuttaminen kannattaa aloittaa lyhyen aikavälin toimenpiteistä, joihin Helsingin seudun toimijoilla on suuri vaikutusmahdollisuus. Esimerkiksi ympäristövaikutusten painottaminen julkisyhteisöjen hankinnoissa ja kilpailutuksissa on tällainen toimenpide.

Hiukan pidemmällä aikavälillä edistettäviä keinoja ovat esimerkiksi kaupunkijakelun informaatiojärjestelmien kehittäminen, ympäristövyöhykkeet sekä liikenne-etuudet hyötyajoneuvoille. Raskaan liikenteen taukopaikoilla ja palvelualueilla ja niiden informaatiojärjestelmillä on myös merkitystä päästövähennysten kannalta turhan ajon

ja paikan etsimisen vähentyessä. Raskaan liikenteen palvelualueista kerrotaan lisää luvussa 5.3.3.

Citylogistiikan toimenpiteet ovat pääosin lyhyellä aikavälillä käynnistettäviä konkreettisia toimenpiteitä, joiden toteuttamiselle ei ole suuria lainsäädännöllisiä esteitä. Hiilidioksidipäästöjen vähentämisen lisäksi tulee vähentää myös raskaan liikenteen aiheuttamia lähipäästöjä (rengas-, jarru- ja katupöly) sekä melua. Esimerkiksi katupölypäästöt eivät riipu ajoneuvon käyttövoimasta. Tämän takia pelkät käyttövoimamuutokset eivät riitä päästövähennyksiin, vaan myös kuljetussuoritetta on vähennettävä.

Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmat (SUMP) ovat tulossa vaatimuksiksi TEN-T-kaupunkisolmuissa. Tulevaisuudessa EU edellyttäne kaupunkisolmuissa myös kestävän kaupunkilogistiikan suunnitelmia (SULP). Tähän on syytä varautua myös Helsingin seudulla pitämällä kestävän kaupunkilogistiikan teemoja osana MAL-suunnitelmaa.



Kuva 28. Arviot eri toimenpiteiden hiilidioksidipäästövähennyksistä (vuotuinen hiilidioksidipäästöjen vähenemä) *

* Osa toimenpiteistä on toistensa kanssa päällekkäisiä ja vaikuttavat toisiinsa (kuten ohjaustoimet ja ajoneuvojen vaihtoehtoiset käyttövoimat ja polttoaineet), joten päästövaikutuksia ei tule laskea kaikilta osin suoraan yhteen (Tavaraliikenteen päästövähennyskeinot Helsingin seudulla 2020).

Tieliikenteen hinnoitteluun valmistautuminen

Loppuvuodesta 2022 on päästy sopuun tieliikenteen päästökaupasta, mikä tarkoittaa tieliikenteen uutta hinnoittelukeinoa vuodesta 2027 lähtien. Oheiset EU-sääntelyn muutokset vauhdittavat ajoneuvokannan uudistusta merkittävästi ja nopeuttavat osaltaan päästövähennysten saavuttamista. Tavoitteena on, että tieliikenteen päästökaupan huutokaupattavat päästöoikeudet vähenisivät niin, että päästövähennystavoite täyttyisi vuoteen 2030 mennessä. Toteutuessaan päästökaupalla on merkittäviä vaikutuksia henkilöautoliikenteen hintaan koko Suomessa. Keskeistä lainsäädännössä on se, mihin päästökaupasta saadut tulot ohjattaisiin. Helsingin seudun kannalta tärkein näkökulma on se, että toteutuessaan päästökaupasta kerättävät tulot tulee palauttaa ja ohjata alueelle kestävän liikennejärjestelmän kehittämiseen. Päästökauppaa on selvitetty myös kansallisella tasolla. Talvella 2022 kansallista päästökauppaa arvioinut työryhmä esitti, että EU-tason päästökaupan valmistelu olisi ensisijaista. Kansallista tieliikenteen päästökauppaa on arvioitu siltä varalta, että tieliikenteen päästöjä ei saada puolitettu vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä.

On jo laajasti tunnistettu, että valtion liikenteestä keräämät verotulot ovat vähenevässä liikenteen sähköistymisen myötä. Tulevaisuudessa liikenteen verotulot keskittyvät maksettavaksi yhä voimakkaammin autoilijoille, jotka käyttävät bensa- tai dieselajoneuvoja. Kehitys edellyttää verotuskokonaisuuden tarkistuksia. Liikenteen verotuksen uudistamista selvittänyt työryhmä esitti vuonna 2020 muutoksia liikenteen verotukseen, mutta niitä ei toteutettu sellaisenaan. Myös Helsingin seudun liikennejärjestelmäratkaisujen näkökulmasta on tärkeää, että valtio linjaa pitkäjänteisesti liikenteen verotuksen uudistamisesta tavalla tai toisella. Ajoneuvokannan uudistuessa ja sähköistyessä tulevat autoilun käyttökustannukset alenemaan, mikä voi osaltaan kasvattaa henkilöautosuoritetta.

Helsingin seudun hyväksymässä [MAL 2019 -suunnitelmassa \(2019\)](#) todetaan, että seudulle luodaan valmius ottaa käyttöön tieliikenteen hinnoittelu liikenteen päästöjen ja tieverkon ruuhkautumisen vähentämiseksi. Käyttöön otosta päätettäisiin erikseen. Yksi tiemaksujärjestelmän suunnittelun lähtökohdista on ollut tuottojen kohdentaminen seudulle ja tuottojen hyödyntäminen haittojen kompensointiin esimerkiksi joukkoliikenteen palvelutasoa parantamalla. Marinin hallitusohjelmakirjauksesta huolimatta lakiesitystä ruuhkamaksujen käyttöön otosta ei annettu eduskuntaan edellisellä hallituskaudella.

MAL 2019 -suunnitelman pohjalta on laadittu useita taustaselvityksiä tiemaksuihin liittyen. [Tiemaksujen teknistoiminnallisessa esiselvityksessä \(2020\)](#) kartoitettiin maksujärjestelmien toiminnallisuuksia ja toteutusvaihtoehtoja benchmark-tarkastelujen kautta sekä edellytyksiä tiemaksujen vaikutusarviointiin. [Tiemaksujen hallinnollisessa esiselvityksessä \(2020\)](#) kartoitettiin erilaisia hallinnollisia prosesseja ja rakenteita, jotka kytkeytyvät tiemaksujärjestelmään. Esiselvityksessä on pyritty löytämään päätöksentekoon liittyvät olennaiset hallinnolliset kysymykset. [Tiemaksujen palvelumuotoilun esiselvityksessä \(2020\)](#) toteutettiin seudullinen tutkimus, jonka tavoitteena oli auttaa ymmärtämään tarkemmin tiemaksukokonaisuutta asukkaiden, elinkeinoelämän ja seudun luottamushenkilöiden näkökulmasta: millaisia odotuksia ja mielipiteitä tiemaksuista on ja mitä teemoja näkemysten taustalla on.

Ruuhkien lisäämä aikakustannusten kasvu heikentää liikennejärjestelmän laskennallista H/K-suhdetta sekä lisää kasvavien ruuhkien myötä myös kasvihuonekaasupäästöjen määrää ilman suoria hyötyjä. Tiemaksuilla on mahdollista sujuvoittaa liikennettä, kun ne, joilla on muita liikkumismahdollisuuksia siirtyvät kestäviin kulkutapoihin vapauttaen kapasiteettia heille, joilla ei käytännössä ole muita vaihtoehtoja kuin auto. Samalla saadaan kerättyä rahoitusta, joka voidaan ohjata liikennejärjestelmän kehittämiseen. Tiemaksu vähentää liikennesuoritetta seudulla ja siten lähipäästöjä, liikenneonnettomuuksia sekä tieverkon kehittämisen ja ylläpidon investointitarvetta. Lisäksi tiemaksu parantaa matka-ajan ennakoitavuutta ja edistää osaltaan kestävien kulkutapojen käyttöä sekä yhdyskuntarakenteen tiivistämistä. ([MAL 2019 -suunnitelma, 2019.](#))

Liikenteen päästövähennyskeinoja

Seudun kunnat laativat selkeät suunnitelmat niistä keinoista, joilla kukin pääsee hiilidioksidipäästövähennyksiä koskevaan tavoitteeseensa. Valtio varmistaa omilla toimenpiteillään, että tavoitteet on mahdollista saavuttaa. Suunnitelmien tulee olla yhteneviä ilmastolain mukaisten ilmastosuunnitelmien kanssa ja kuntien suunnitelmien laadinnassa pyritään yhtenäisiin tavoitteisiin ja keinoihin. Ilmastosuunnitelmien seuranta tehdään seudullisesti.

Vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkko

Edistetään liikenteen sähköistymistä ja vaihtoehtoisten käyttövoimien käyttöä varmistamalla jakeluverkon riittävä laajuus ja teho. Erityistä huomiota kiinnitetään raskaan liikenteen vaihtoehtoisiin käyttövoimiin ja sen jakeluinfrastruktuurin kehittämiseen. Selvitetään Helsingin seudun vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkon laajuus ja arvioidaan tarvittavat toimenpiteet tarpeeseen vastaavan jakeluverkon kehittämiseksi. Määritetään kuntakohtaiset tavoitteet latausverkon laajuudelle. Toteutetaan raskaan liikenteen julkisia latauspisteitä yhteistyössä kuntien, valtion ja yritysten kesken.

Huomioidaan sähkön, vedyn ja metaanin jakeluasemien rakentamisen tarve maankäytön suunnittelussa ja varataan tarvittavat alueet kaavoituksessa. Varataan seudulta vähintään yksi alue raskaan kaluston sähkön latausaseman ja yksi alue vedyn tankkausaseman tarpeisiin.

Kehitetään kadunvarsilatausta siellä, missä kotilatauksen järjestäminen ei ole mahdollista ja määränpäällatausta kaupungin hallinnassa olevilla pysäköintipaikoilla, kuten liikuntapaikkojen ja liityntäpysäköintien yhteydessä.

Ympäristövyöhykkeet

Selvitetään seudullisten ympäristövyöhykkeitä ja niiden vaiheittaista käyttöönottoa ajoneuvokannan uusiutumisen nopeuttamiseksi huomioiden sosiaalinen tasepuolisuus ja elinkeinoelämän tarpeet. Ympäristövyöhykkeillä tarkoitetaan alueita, joilla tieliikenteen päästöjä hillitään rajoittamalla eniten saastuttavien ajoneuvojen kulkua.

Logistiikan päästövähennykset

Yritykset lisäävät sähkö- ja kaasukäyttöistä kalustoa valtion hankintatukia hyödyntäen. Helsingin seudun toimijat painottavat ympäristövaikutuksia kuljetusten ja palvelujen hankinnoissa ja kilpailutuksissa. Kunnat ja kaupungit laativat ja toteuttavat citylogistiikan toimenpideohjelmaa.

Joukkoliikenteen päästövähennykset

Vähennetään HSL-liikenteen CO₂-päästöjä vuoteen 2025 mennessä 90 % vuoteen 2010 verrattuna. HSL-liikenne on päästötöntä vuoteen 2035 mennessä. Päästövähennykset toteutetaan pääosin liikennettä sähköistämällä. Lisäksi tulee lisätä biodieselin käytön osuutta. Varmistetaan riittävät alueet uusien sähköbussien varikoille sähköverkon sijainti ja kapasiteetti huomioiden.

Pysäköintipolitiikka

Kunnat korottavat vaiheittain ja vyöhykkeittäin maksullisen pysäköinnin hintoja, laajentavat maksullisia pysäköinnin vyöhykkeitä, vähentävät pysäköinnin kapasiteettia joukkoliikenteen parhaan palvelutason alueilla sekä asettavat pysäköinnin aikarajoituksia. Pysäköinnin hinnoittelun muutoksia toteutetaan erityisesti hyvän joukkoliikenteen palvelutason alueilla, kuten seudun tiiviin maankäytön alueilla ja asemanseuduilla. Pysäköinnin hinnoittelussa huomioidaan liityntäpysäköinnin kilpailukykyisyys. Kunnat suunnittelevat pysäköintiä kuntakohtaisten olosuhteiden mukaisesti. Pysäköinnin hinta määräytyy sijainnin mukaan ja on sitä korkeampi, mitä paremmin alue on saavutettavissa kestävin kulkutavoin.

Kunnat vähentävät autonomistusta kaavoituksen pysäköintiratkaisuilla. Näitä ovat mm. pysäköintinormit, keskitetty pysäköinti ja vuoropysäköinti. Pysäköintinormeissa huomioidaan yhteiskäyttöautot.

Työpaikat lisäävät pysäköinnin hinnoittelua. Työpaikkojen pysäköinnin hinnoittelu määräytyy sijainnin mukaan ja on sitä korkeampi, mitä paremmin alue on saavutettavissa kestävin kulkutavoin.

Seurataan tieliikenteen hinnoittelun valmistelua

Vaikutetaan EU-tason päästökaupan käyttöönottoon ja arvioidaan sen vaikutuksia Helsingin seudun liikennejärjestelmään. Seurataan ruuhkamaksulainsäädännön kehittymistä ja vaikutetaan lainsäädännön valmisteluun. Mahdollisessa lainsäädännössä ehdottomana edellytyksenä tulee olla, että ruuhkamaksutulot kohdistetaan vain ko. seudun liikennejärjestelmän kehittämiseen, niiden käytöstä päättävät seudun kunnat eikä niiden käyttöönotto vähennä valtion seudulle osoittamaa muuta liikenteen rahoitusta.

Asumisen ja rakentamisen päästöjen vähentämisellä suuri merkitys hiilineutraaliustavoitteiden saavuttamisessa

MAL 2023 -suunnitelmassa asumisen ja rakentamisen päästöjen vähentäminen on nostettu keskeiseksi tavoitteeksi liikenteen päästöjen vähentämisen rinnalle. Asumisen ja rakentamisen päästöjen vähentäminen on merkittävässä roolissa valtion ja kuntien hiilineutraaliustavoitteiden saavuttamisessa, sillä rakennuksista ja rakentamisesta aiheutuu noin kolmasosa Suomen hiilidioksidipäästöistä (esim. [Ympäristöministeriö, 2022](#)).

Asumisen ja rakentamisen päästöjä Helsingin seudulla kartoittaneen selvityksen mukaan ([Skenaariotarkastelu asumisen CO₂ -päästöjen kehityksestä Helsingin seudulla, 2022](#)) Helsingin seudun vuosittaiset päästöt olivat vuonna 2020 noin 2500 Kt CO₂. Jos päästöjä vähennetään nykyisellä tahdilla, vuosittaiset päästöt putoavat noin 60 % vuoteen 2040 mennessä, vaikka Helsingin seudulla rakennettaisiin uutta asuntokantaa MAL 2023-suunnitelman tavoitteiden mukaisesti (Luku 5.1.1). Jos taas päästöjen vähentämiseksi otetaan käyttöön kaikki tunnetut keinot, vuosittaiset päästöt putoavat noin 70 % vuoteen 2040.

Merkittävimmät syyt päästöjen vähenemiseen ovat asuntojen lämmitykseen käytettävän energian tuotannon puhdistuminen ja rakennusmateriaalien vähähiilistyminen. Esimerkiksi kaukolämmön päästöjen on ennakoitu vähentyvän noin 80 % vuoteen 2040 mennessä energiantuotannon puhdistumisen myötä. Energiantuotannon muotoihin tai päästöihin ei oteta MAL 2023 -suunnitelmassa kantaa. Tämä ei kuitenkaan tarkoita, ettei muilla toimilla olisi merkitystä asumisen päästöjen vähentämiseen tai että energiantuotannon päästöjen vähentäminen olisi muista toimista erillinen ilmiö. Siihen voidaan vaikuttaa erityisesti energiatehokkuustoimilla ja lämmitysmuotomuutoksilla, jotka vähentävät asumisen kokonaisenergiakulutusta.

MAL 2023 -suunnitelman tavoitteeksi asetettiin asumisen kokonaisenergiankulutuksen väheneminen vuoteen 2040 mennessä kuntien omien hiilineutraaliustavoitteiden mukaisesti. Tavoite on mahdollista saavuttaa nykytahtisilla toimilla. Seudulla edistetään ostoenergiankulutuksen vähentämistä. Toimenpiteeksi on asetettu, että lisätään energiatehokkuustoimien vaikuttavuutta niin, että seudun kasvusta huolimatta asumisen lämmitysenergian kulutus ei lisäännä vaan jopa laskee vuosittain.

Korjausrakentamisella merkittävä rooli ostoenergian tarpeen vähentämisessä. Rakennusten energiatehokkuutta parantavat sekä peruskorjausten yhteydessä tehtävät laajat energiaremontit että pienemmät energiansäästötoimet. Energiaremonttien

määrän ja vaikuttavuuden parantamiseksi seudun kunnat lisäävät neuvontaa ja tarjoavat helposti saavutettavaa tietoa talonyhtiöille ja muille kiinteistöjen omistajille. Seudun kunnat kannustavat alueellisiin energiatehokkuuden parantamishankkeisiin. Kunnat helpottavat energiaremonttien toteuttamista myös joustavoittamalla kaupunkikuvallisia vaatimuksia kaava-alueilla. Valtion tuilla on merkittävä kannustusvaikutus remontteihin. Valtion tulisi jatkaa määräaikaista energia-avustuksia ja turvata niiden riittävä taso. Valtion tulisi lyhyiden määräaikaisten tukien sijaan luoda pysyvämpi energiatukimalli, mikä helpottaisi energiaremonttien suunnitelmallista toteuttamista. Tukea tulisi kohdistaa erityisesti Helsingin seudulle, sillä seudulla sijaitsee noin kolmasosa maan kerrostalokannasta ([Tilastokeskus, 2021](#)). Energia-avustukset tulisi kytkeä lähiökehittämiseen.

Korjausrakentamisen ohella lämmitysmuotojen muutokset ja uusiutuvan energian tuotannon lisääminen ovat merkittävä keino energiankulutuksen vähentämiseksi. Seudulla uusiutuvaa energiaa rakennetaan uudistuotannon energiantarve ylittäen. Kunnat huomioivat erityisesti hajautetun ja alueellisen uusiutuvan energian rakentamisen maankäytölliset tarpeet kaavoituksessa aiempaa paremmin. Kunnat myös kannustavat toimijoita lämmitysmuotomuutoksiin esimerkiksi neuvonnan keinoin. Myös valtion tulisi tukea lämmitysmuotomuutoksia ja varmistaa tuen riittävä määrä.

Nykytilanteessa uudisrakentamisen päästöt kattavat vain noin 25 % asumisen ja rakentamisen kokonaispäästöistä. Tulevaisuudessa uudisrakentamisen osuus päästöistä tulee kuitenkin kasvamaan, energiantuotannon päästöjen vähentyessä. Uudisrakentamisen päästöjä tullaan ohjaamaan kehittyvän lainsäädännön avulla. Seudun kuntien tulee kannustaa toimijoita proaktiivisesti lakia kunnianhimoisempiin päästövähennysratkaisuihin. Seudun kuntien tulee kannustaa toimijoita vähäpäästöisten materiaalien käyttöön kaavoituksen ja tontinluovutuksen keinoin. Lisäksi puun ja vähähiilisten materiaalien käyttöön rakentamisessa tulee kannustaa. Kerrostalotuotannossa edistetään puurakentamista ja muuta vähähiilistä uudistuotantoa. Kestävillä materiaalivalinnoilla vähennetään rakentamisen hiilijalanjälkeä, pidennetään asuntojen elinkaarta ja maksimoidaan rakentamisen hiilensidontapotentiaali sekä edistetään elinympäristön viihtyisyyttä ja esteettisyyttä.

Asumisen CO₂-päästövähennykset

- Lisätään energiatehokkuustoimien vaikuttavuutta niin, että seudun kasvusta huolimatta asumisen lämmitysenergian kulutus ei lisäännny vaan jopa laskee vuosittain.
- Rakennetaan uusiutuvaa energiantuotantoa uudistuotannon energiantarpeen ylittäen.
- Rakennetaan vähähiilistä uudisasuntotuotantoa ja edistetään vähähiilisten materiaalien ja puun käyttöä rakentamisessa.
- Kunnat edistävät energiasaneerauksia ja muita energiansäästötoimia sekä lämmitysmuotojen muutoksia neuvonnalla, alueellisilla kehityshankkeilla ja kuntien oman kiinteistökannan esimerkeillä.
- Kunnat huomioivat hajautetun uusiutuvan energiantuotannon maankäytölliset tarpeet kaavoituksessa.
- Kunnat edistävät vähähiilistä uudistuotantoa kaavoituksen ja tontinluovutuksen keinoin.
- Valtio lisää energia-avustusten määrää ja kohdistaa avustuksia erityisesti Helsingin seudulle sekä lisää energia-avustusten pitkäjänteisyyttä ja kytkee energia-avustukset lähiöiden kehittämiseen.

5.2. Helsingin seutu tarjoaa laadukkaan ja monipuolisen elinympäristön

Tässä alaluvussa on esitetty toimenpiteet, joilla MAL-suunnitelma vastaa sille asetettuun hyvinvoivaa seutua koskevaan tavoitteeseen. Toimenpiteet koskevat teemoja, joilla toteutetaan houkuttelevaa ja laadukasta elinympäristöä ja asumista sekä toimivaa ja terveellistä arkea asukkaille. Toimenpiteiden avulla:

- Huolehdimme asuinalueiden ja asuntotarjonnan monipuolisuudesta ja laadusta
- Toteutamme valtion tukemaa ARA-asuntotuotantoa ja edistämme asumisen välimuodon mallien kehittämistä
- Korjaamme alueellista eriytymistä asuntotuotannon laadullisen ohjauksen ja kaupunki uudistuksen keinoin
- Luomme palveluiden sijoittumisella mahdollisuudet sujuvalle ja laadukkaalle arjelle
- Vähennämme liikenteen haittoja ja parannamme liikenteen turvallisuutta

5.2.1. Huolehdimme asuinalueiden ja asuntotarjonnan monipuolisuudesta ja laadusta

Riittävän asuntotuotannon varmistaminen Helsingin seudulla on ollut keskeinen MAL-tavoite jo pitkään. Helsingin seudun asuntotuotanto on ollut vilkasta viimeisen kahdenkymmenen vuoden ajan. Keväästä 2023 alkaen uusien asuntojen aloitukset ovat kuitenkin vähentyneet huomattavasti ja valmistuneiden asuntojen määrä on laskussa verrattuna viime vuosien huippulukemiin. Syynä kehitykselle ovat korkeat rakentamiskustannukset ja energian hinta sekä nousseet asuntolainojen korot. Inflaatio ja kuluttajien heikentynyt luottamus oman talouteen näkyy asuntomarkkinoilla myyntiaikojen pidentymisenä ja markkinoiden hiljentymisenä.

Viimeisen kymmenen vuoden ajan seudun asuntorakentaminen on painottunut pieniin asuntoihin. Noin puolet seudun asuntotuotannosta on ollut yksiöitä ja kaksioita. Osin tästä syystä kerros- ja rivitaloasuntojen keskimääräinen huoneistokoko on pienentynyt seudulla merkittävästi. Asuntojen keskikoon pieneneminen selittyy myös neliöiltään aiempaa pienemmillä asuntokoilla kaikissa huoneistotyypeissä. Asuntojen pienentynyt koko on herättänyt huolta niiden asuttavuudesta. Pienten asuntojen suuri osuus asuntotuotannosta taas on herättänyt huolta perheille sopivien asuntojen tarjonnasta Helsingin seudulla.

Helsingin seudun asuntotuotantoa on leimannut pienentyneiden asuntojen lisäksi asuntotuotannon kerrostalovaltaisuus. Pääkaupunkiseudulla asuntokanta on kerrostalovaltaista, ja uudistuotannossa kerrostalojen osuus on korostunut entisestään. KUUMA-kuntien asuntokanta on pientalovaltaista, mutta myös KUUMA-kunnissa on tapahtunut käänne pientalotuotannosta kerrostalotuotantoon. KUUMA-kuntien uudistuotannosta 2010-luvulla 67 % oli kerrostaloja.

Samaan aikaan kun seudun asuntotuotannossa on painottunut kerrostalovaltaisuus, virisi COVID-19-pandemian aikana keskustelu urbaanin kerrostaloasumisen suosion laskusta Helsingin seudulla ja huoli seudun asuntokannan vastaavuudesta asukkaiden tarpeisiin ja mieltymyksiin. Seudun muuttoliiketarkastelun ([COVID-19-pandemian vaikutukset Helsingin seudun muuttoliikkeeseen, asuntomarkkinoihin ja asumispreferensseihin, 2022](#)) mukaan kaupunkimainen asuminen ja kerrostaloasuminen eivät ole menettäneet Helsingin seudulla suosiotaan. Kuitenkin myös pientaloasumisen kysyntä on kasvanut. Toisaalta seudun muuttoliiketarkastelussa havaittiin seudun menettäneen vetovoimaansa suhteessa muuhun Suomeen. Vaikka

tämä saattaa olla vain väliaikainen COVID-pandemian aikainen ilmiö, se on herättänyt huolta seudun veto- ja pitovoimasta.

Näitä kehityskulkuja vasten seudullisena tavoitteena on asuinalueiden ja asuntotuotannon monipuolisuudesta huolehtiminen. Monipuolinen asuntotarjonta seudun eri osissa on keskeinen tekijä Helsingin seudun asukkaiden hyvinvoinnin sekä seudun veto- ja pitovoiman kannalta. Monipuoliset asumisen vaihtoehdot luovat asukkaille mahdollisuuden löytää eri elämänvaiheissa ja elämäntilanteissa tarpeisiinsa sekä varallisuuteensa sopivia asumisratkaisuja seudulta. Monipuoliset asumisen vaihtoehdot luovat asukkaille myös mahdollisuuden edetä asumispolulla Helsingin seudulla. Seudun eri osissa asuinalueita kehitetään niiden omista lähtökohdista ja vahvuuksista käsin, niin että seudun erilaiset asuinalueet täydentävät toisiaan. Monipuolinen asuntotarjonta luo edellytyksiä myös seudun asuinalueiden ja kaupunginosien rakentumiseksi sosiaalisesti tasapainoisiksi ja edistää turvalliseksi koetun asuinympäristön syntymistä (kts. luku 5.2.3).

Asuntotuotannon monipuolisuudella tavoitellaan parempaa asumisen laatua. Asumisen laadusta huolehtiminen on nostettu seudulla keskeiseksi tavoitteeksi asuntotuotannon riittävän määrän turvaamisen rinnalle. Asuntotuotannon laatu ja monipuolisuus varmistetaan seudulla kuntien omalla huoneisto- ja talotyyppijakauman monipuolisuuden sekä hallinta- ja rahoitusmuotojakauman laadullisella ohjauksella. Seudun kunnat käyttävät ohjaukseen erilaisia kaavoituksen sekä asunto- ja maapolitiikan välineitä.

Huoneistotyyppijakauman ohjauksen tavoitteena on, ettei seudulla synny pienten asuntojen keskittymiä ja että eri puolille seutua syntyy riittävästi perheasuntoja. Myös talotyyppijakauman monipuolisuudesta huolehditaan. Seudun tiivistämispyrkimykset edellyttävät, että kerrostalovaltaista rakentamista suositaan erityisesti keskustoja ja asemanseutuja täydennettäessä. Seudulla kuitenkin edistetään pientaloasumisen edellytyksiä monin tavoin. Asuntokantaa monipuolistetaan kehittämällä uusia kerrostaloasumisen ja kaupunkimaisen pientaloasumisen malleja.

Hallinta- ja rahoitusmuotojakauman ohjauksen tavoitteena on vapaarahoitteisen vuokra-asumisen ja omistusasumisen tasapainoisen suhteen turvaaminen ja valtion tukeman ARA-vuokra-asuntotuotannon osuuksien toteutuminen. Tasapainoisen vapaarahoitteisen vuokra-asumisen ja omistusasumisen suhteen turvaaminen on haastavaa, ja seudun asuntotuotannossa vapaarahoitteisten vuokra-asuntojen osuus on kasvanut. Omistusasuntotuotannon riittävän osuuden varmistaminen alueilla on tärkeää eriytymiskehityksen ehkäisyn näkökulmasta. Tasapainoisen

hallinta- ja rahoitusmuotojakauman varmistaminen seudulla vaatii kunnilta pitkäjänteistä ja johdonmukaista asuntopoliitikkaa.

[Valtioneuvoston selonteko asuntopoliittisesta kehittämisohjelmasta vuosiksi 2021–2028 \(2021\)](#) on nostettu esiin, että MAL-sopimuksissa tulisi huomioida jatkossa myös keskeisiä asumisen laatuun liittyviä kysymyksiä, kuten asuntojen koko, monikäyttöisyys ja muunneltavuus. Asuntopoliittisessa kehittämisohjelmassa määritellyistä laatutekijöistä erityisesti asuntojen koko on tunnistettu merkittäväksi laatutekijäksi, johon MAL suunnittelulla voidaan vaikuttaa Helsingin seudulla. Seudun asuntotuotannossa kiinnitetään huomiota myös muihin asumisen laatutekijöihin yhteisöllisyyden ja hyvinvoinnin edistämiseksi sekä muuttuvien asumisen tarpeiden ennakointiseksi. Asuntokannan monipuolistaminen ja asuttavuuden parantaminen varmistavat, että seudulta löytyy sopivia asumisen vaihtoehtoja esimerkiksi ikääntyvän väestön tarpeisiin. Kaikessa seudun uudisasuntotuotannossa huomioidaan esteettömyysvaatimukset.

Asumisen laatu ja monipuolisuus

- **Helsingin seudun kunnat huomioivat asuntopolitiikassaan asuntotarjonnan monipuolisuuden ja laadun.** Kunnat ohjaavat tarvittaessa huoneisto- ja talotyyppi-, hallinta- ja rahoitusjakaamaa asuntotuotannon monipuolisuuden, laadun ja asuinalueiden tasapainoisen kehityksen varmistamiseksi.
 - **Huolehditaan, että eri puolilla seutua on tarjolla asumisvaihtoehtoja eri huoneisto- ja talotyypeissä.** Huoneisto- ja talotyyppijakaamaa ohjaamalla edistetään asuntotuotannon monipuolisuutta. Tehokkainta kerrostalovaltaista rakentamista suositaan erityisesti seudun keskusten ja asemansuutujen täydentämisessä. Pientaloasumisen mahdollisuuksia edistetään seudulla monin tavoin, myös tehostamalla ja uudistamalla vanhoja pientaloalueita, sekä kehittämällä kyliä. Sekä uudet kerrostalo- että pientalovaltaiset asuinalueet toteutetaan ensisijaisesti olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen tukeutuen.
 - **Huolehditaan alueellisesti ja tarvittaessa korttelitasolla asuntojen monipuolisesta hallinta- ja rahoitusmuotojakaumasta.** Kunnat varmistavat MAL-tavoitteiden mukaiset valtion tuella rakennetun ARA-vuokra-asuntotuotannon osuudet alueillaan huolehtien samalla riittävästä omistusasuntotuotannon määrästä suhteessa vuokra-asumiseen.
- Yhteistyötä tiivistetään sekä yksityisten toimijoiden että valtion toimijoiden kanssa (ympäristöministeriö, Asumisen rahoitus ja kehittämiskeskus ARA) monipuolisen asuntotuotannon tukemiseksi ja ennakoivan vuoropuhelun edistämiseksi.

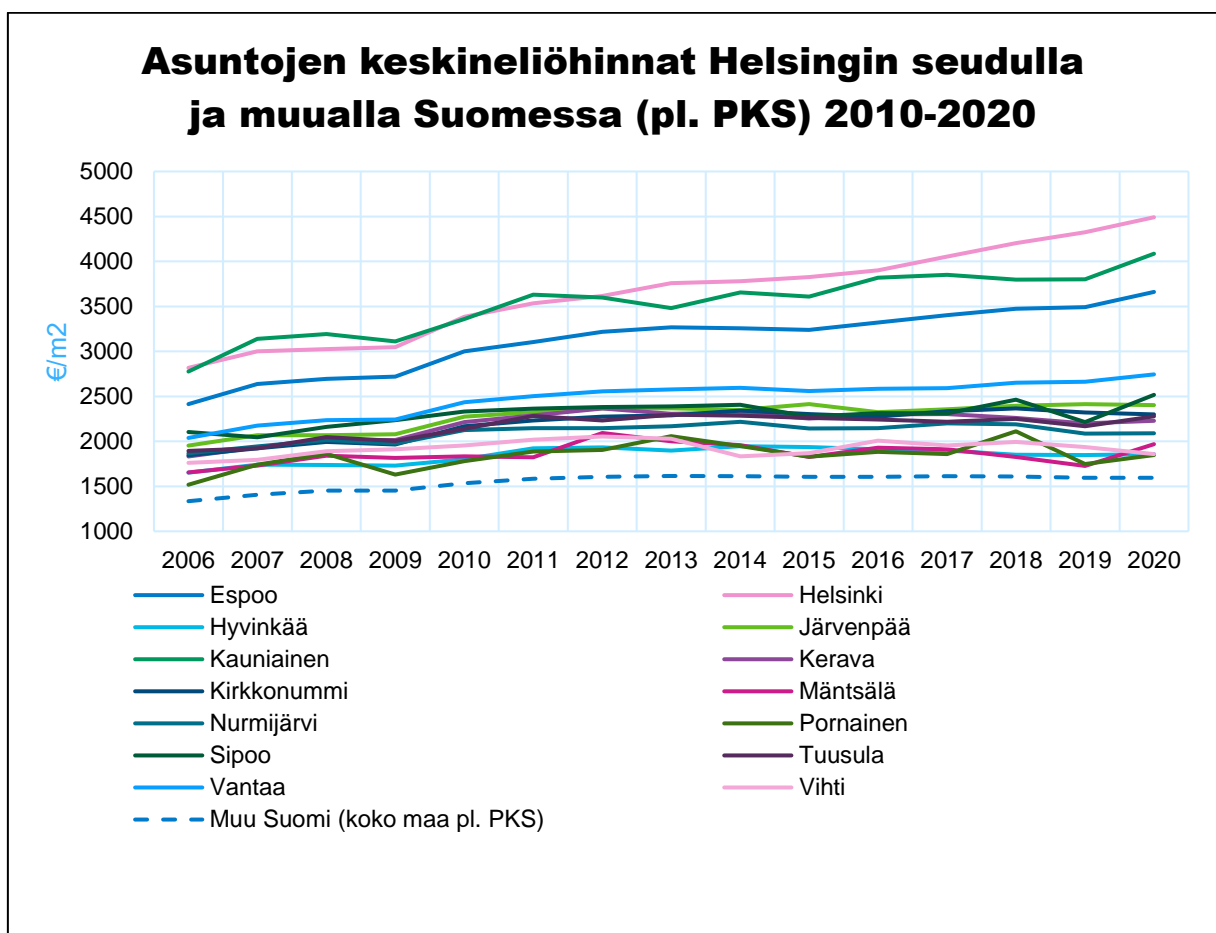
5.2.2. Toteutamme valtion tukemaa ARA-asuntotuotantoa ja edistämme asumisen välimuodon mallien kehittämistä

Hinnat ja vuokrat ovat Helsingin seudulla korkealla tasolla

Helsingin seudulla asuntojen hinnat ovat merkittävästi muuta Suomea korkeammat. Asumisen hinnat ovat kuitenkin eriytyneet myös Helsingin seudun sisällä. Helsingin seudulla asuntojen keskineliöhinnat ovat erityisen korkeat Helsingissä, Kauniaisissa ja Espoossa. Myös Vantaalla asuntojen keskineliöhinnat ovat korkeammat muuhun seutuun verrattuna (kuva 29). Asuntojen keskineliöhintojen tapaan asuntojen keskineliövuokrat ovat Helsingin seudulla selvästi muuta Suomea korkeammat (kuva 30). Erityisesti pääkaupunkiseudulla maksetaan korkeampia vuokria

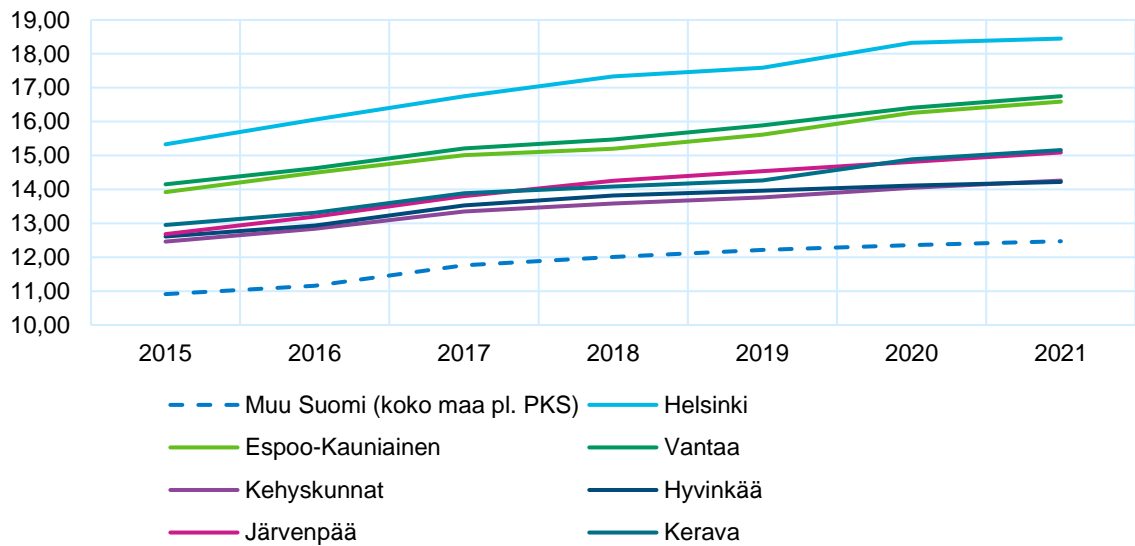
kuin muualla Helsingin seudulla. Asuntojen korkeampiin hintoihin ja vuokriin Helsingin seudulla vaikuttaa asuntojen korkeampi kysyntä, jota ylläpitää muun muassa seudulle kohdistuva muuttoliike. Keskineliöhinnat ovat nousseet myös uudistuotannon asuntojen keskikoon pienentymisen vuoksi.

Monipuolisen ja kohtuullisen hintaisen asumisen edistäminen on tärkeää seudun pito- ja vetovoiman kannalta. Lisäksi elinkeinoelämän ja esimerkiksi palvelualueiden toimivuuden ja työvoiman saatavuuden kannalta on tärkeää, että seudulta löytyy myös kohtuullisen hintaista asumista pieni- ja keskituloisille. Kohtuullisen hintaisella asumisella viitataan pääasiassa markkinahintoja edullisempaan valtion tukemaan ARA-asuntotuotantoon. Asuntojen ja vuokrien hinnan nousuun vastataan ensisijaisesti varmistamalla riittävä asuntotuotanto, ja toissijaisesti edistämällä valtion tukemaa ARA-asuntotuotantoa sekä kehittämällä asumisen välimuodon malleja.



Kuva 29: Asuntojen keskineliöhinnat Helsingin seudulla ja muualla Suomessa (pl. PKS) 2010–2020. Lähde: Tilastokeskus

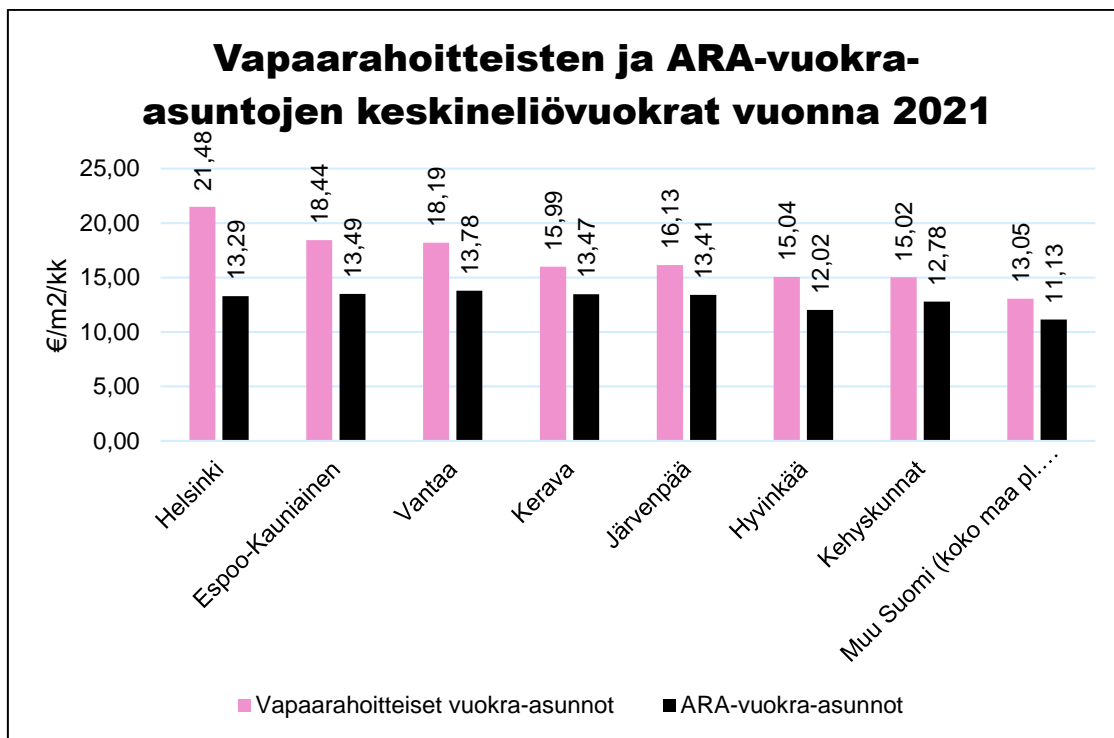
Asuntojen keskineliövuokrat pääkaupunkiseudulla, kehyskunnissa*, Hyvinkäällä, Järvenpäässä, Keravalla ja muualla Suomessa (pl. PKS) 2015-2021



Kuva 30. Asuntojen keskineliövuokrat pääkaupunkiseudulla, kehyskunnissa*, Hyvinkäällä, Järvenpäässä, Keravalla ja muualla Suomessa (pl. PKS) 2015–2021. Lähde: Tilastokeskus.

*Kehyskunnat: Hyvinkää, Järvenpää, Kerava, Riihimäki, Kirkkonummi, Nurmijärvi, Sipoo, Tuusula ja Vihti.

Kuten kuva 31 osoittaa, valtion tukeman ARA-vuokra-asuntojen keskineliövuokrien ero markkinavuokriin on merkittävä erityisesti pääkaupunkiseudulla. ARA-tuotanto tarjoaa pieni- ja keskituloisille mahdollisuuksia löytää varallisuuttaan vastaavaa asuntotarjontaa sekä edetä asumispoluilla Helsingin seudulla. Uudistuotannon kalliiden hintojen ohella myös asumiskustannukset vanhassa kannassa ovat nousussa. Asumiskustannuksia nostaa kannan kasvava korjausvelka. Monipuolisen asumisen edistäminen seudulla koskee siis sekä uudisasuntotuotantoa että olemassa olevaa asuntokantaa. Erilaiset valtion peruskorjaus- ja energia-avustukset ovat tärkeitä asuntokannan kehittämisessä ja asuinkustannusten alentamisessa.



Kuva 31. Vapaarahoitteisten ja ARA-vuokra-asuntojen keskineliövuokrat vuonna 2021.

Lähde: Tilastokeskus.

Kehyskunnat: Hyvinkää, Järvenpää, Kerava, Riihimäki, Kirkkonummi, Nurmijärvi, Sipoo, Tuusula ja Vihti.

Helsingin seudun näkökulmasta [Valtioneuvoston selonteossa asuntopoliittisesta kehittämisohjelmasta vuosiksi 2021–2028 \(2021\)](#) esitetty tavoite pitkällä korkotuella rakennettavien ARA-asuntojen määrän lisäämisestä kohti 35 prosenttia on kohtuuttoman korkea. Ensinnäkin kaikkien ARA-asuntojen (ARA-vuokra pitkä korkotuki, ARA-vuokra erityisryhmät, ARA-vuokra lyhyt korkotuki, ARA-vuokra valtiontakaus ja ARA-asumisoikeus) osuus asuntotuotannosta on pääkaupunkiseudun kunnissa ollut keskimäärin noin 23 % ja KUUMA-kunnissa noin 24 %. Yhteensä ARA-tuettuja asuntoja on valmistunut Helsingin seudulle vuosina 2016–2021 noin 24 000. Pitkän korkotuen asuntoja (ARA-vuokra pitkä korkotuki, ARA-vuokra erityisryhmät ja ARA-asumisoikeus), joita valtion tavoite koskee, on valmistunut Helsingin seudulla vuosina 2016–2021 yhteensä noin 20 000. Niiden osuus asuntotuotannosta on pääkaupunkiseudun kunnissa ollut keskimäärin noin 20 % ja KUUMA-kunnissa noin 21 %. Toisekseen ARA-tuotannon toteuttamista haastaa seudun kunnissa tällä hetkellä moni asia, kuten rakennuskustannusten nopea nousu, vaikeus saada tarjouksia urakkakilpailuihin ja rakennuspaikkojen haasteellisuus. On alueita, joille ARA-tuotantoa ei haluta enää alueellisen eriytymisen näkökulmasta lisätä ja alueita, joille se soveltuisi, mutta sitä ei saada toteutumaan ARA-hintaraamien vuoksi. Kuten kuva 28 osoittaa, valtion tukemien ARA-vuokra asuntojen keskineliövuokrien ero markkinavuokriin on merkittävä erityisesti pääkaupunkiseudulla.

Lisäksi kunnat ja maanomistajat tukevat jo nyt ARA-asuntotuotantoa alempina tontinhintoina ja -vuokrina, ja tuen määrä kasvaisi kohtuuttomasti, mikäli tuotannon volyymiä edelleen kasvatettaisiin. ARA-vuokra- ja asumisoikeustoimijoita ei myöskään kaikissa kunnissa ole riittävästi tuotannon kasvattamiseen. Näillä perustein seudulliseksi tavoitteeksi on asetettu, että valtion tukemaa ARA-asuntotuotantoa valmistuu pääkaupunkiseudun kunnissa 30 % (3 790 asuntoa) ja KUUMA-kunnissa 20 % (1 160 asuntoa) vuosittaisesta asuntotuotantotavoitteesta (16 500 asuntoa).

ARA-asuntotuotanto ja asumisen välimuodon mallit

- ARA-asuntotuotantoa valmistuu pääkaupunkiseudun kunnissa 30 % (3 790 asuntoa) ja KUUMA-kunnissa 20 % (1 160 asuntoa) vuosittaisesta asuntotuotantotavoitteesta (16 500 asuntoa), jonka kunnat mahdollistavat kaavoituksella, tontinluovutuksella ja maankäyttösopimuksilla.
- Asuntokannan monipuolisuuden ja asuntomarkkinoiden toimivuuden varmistamiseksi kehitetään vuokra- ja omistusasumisen väliin sijoittuvia ns. välimuodon malleja yhdessä asumisen toimijoiden ja valtion kanssa.
- Valtio varmistaa kohtuuhintaisen valtion tukeman vuokra-asuntotuotannon edellytykset korkotukilainsäädännön ajantasaisuudella ja kannustavuudella, riittävän rahoituksen asuntotuotantoon sekä avustukset asuinalueiden kehittämiseen. Rahoitus ja avustukset kohdistetaan maankäytön ensisijaisille vyöhykkeille.
- Valtio osoittaa omistamaansa maata asuntotuotantoon myymällä, vaihtamalla ja tarvittaessa maankäyttösopimuksia hyödyntäen. Valtion tarpeista vapautuvat asuntorakentamiseen soveltuvat alueet luovutetaan kohtuuhintaisesti ensisijaisesti kunnille tai toissijaisesti muulle alueen lopulliselle asuntotuotannon tarjoajalle.
- Valtio-omisteinen A-Kruunu rakennuttaa omistukseensa pitkän korkotuen ARA-vuokra-asuntoja.
- Valtio osoittaa riittävät korjaus- ja energia-avustukset Helsingin seudulle ja varmistaa olemassa olevan ARA-kannan asumiskustannusten kohtuullisuuden nousseessa kustannustilanteessa.
- Valtio jatkaa ARA:n tukea kuntien järjestämään asumisneuvontaan.
- Valtio sitoutuu rakentamisen ja maankäytön norminpurun edistämiseen. Mm. edistämään korjausrakentamisen ja käyttötarkoitusten muutosten sääntelyn keventämistä rakennusten elinkaarihiilijalanjäljen vähentämiseksi.

5.2.3. Korjaamme alueellista eriytymiskehitystä kaupunki uudistuksen keinoin

Alueellinen eriytyminen Helsingin seudulla

Helsingin seudulla on alueita, joille on keskittynyt hyvätuloista ja koulutettua väestöä sekä alueita, joilla asuu keskimääräistä enemmän pienituloisia asukkaita ja työttömiä työkäisiä. Parempi- ja heikompiosaisen alueellinen keskittyminen, toisin sanoen sosioekonominen alueellinen eriytyminen, kytkeytyy alueiden asuntokannan ominaisuuksiin ja alueiden välisiin hinta- ja vuokratasojen eroihin. Esimerkiksi valtion tukemien vuokra-asuntojen sijainnin ja alimman tuloryhmän keskittymien väliltä voidaan löytää vahva yhteys. Joillakin seudun alueilla samantyyppinen yhteys näkyy myös pienasuntoihin painottuvassa vapaarahoitteisessa uudistuotannossa ([Asumisen ilmiöt Helsingin seudulla, 2021](#)). Monipuolisin ja tasapainoisin väestörakenne on seudulla sellaisilla alueilla, joiden asuntokannassa on monipuolisesti hallintamuotoja ja eri kokoisia ja tyyppisiä asuntoja.

Seudullisena tavoitteena on tasapainoinen alueellinen kehitys, mikä edellyttää alueellisen eriytymiskehityksen torjumista ja korjaamista. Alueellista eriytymiskehitystä torjuvan tai korjaavan maankäytön ja asuntopolitiikan perusta on pyrkimys mahdollisimman monipuoliseen asuntokantaan sekä uusilla alueilla että vanhojen alueiden täydentämisessä. Yleiset seudulliset toimet monipuolisen asuntotuotannon edistämiseksi (luku 5.2.1) torjuvat osaltaan alueellista eriytymiskehitystä. Eriytymiskehityksen korjaamiseksi seudulla on tunnistettu vanhoja asuinalueita, joiden asuntokanta on keskimääräistä yksipuolisempaa ja joihin on keskittynyt sosioekonomisesti heikompiosaisia.

Alueita kutsutaan seudullisiksi kaupunki uudistusalueiksi (kuva 31). Seudullisten kaupunki uudistusalueiden valinta on tehty sekä kaupunkien omien että yhteisiin seudullisten tarkasteluiden perusteella. Tarkastelluissa tunnistetut alueet eivät kuitenkaan ole erillisiä saarekkeitä. Pikemminkin niistä muodostuu toisiinsa jossain määrin kytkeytyviä, kuntarajat ylittäviä vyöhykkeitä urbaaniin kaupunkirakenteseen. Näillä vyöhykkeillä asuu kaikkiaan noin 81 000 asukasta. Seudun kaupunki uudistusalueille tyypillisiä ominaisuuksia ovat mm.

- väestön matala sosioekonominen asema (pienituloisuus, työttömyys ja matala koulutustaso ovat yleisempiä kuin muualla seudulla)
- tarve parantaa tai uudistaa alueiden asuntokantaa (rakennuskanta on vanhaa ja osin korjausvelkaista, alueilla on vuokravaltaisia keskittymiä)

- tarve parantaa alueiden lähi- ja liikkumisympäristöä, esimerkiksi raideliikenteen asemia ympäristöineen
- osalla alueista on tarve parantaa joukkoliikennesaavutettavuutta
- alueille kohdistuu jo kaupunkien käynnistämiä uudistavia politiikkatoimia (rakennetun ympäristön parantamista, myönteisen erityiskohtelun rahoitusta tai muuta alueellisen eriarvoisuuden vähentämiseen tähtäävää työtä)

Vuokravaltaisille alueille lisätään omistus- ja asumisoikeusasumisen vaihtoehtoja ja toteutetaan niitä mahdollisuuksien mukaan myös pientaloihin. Kerrostalotuotannossa panostetaan asuttavuuteen, laatuun ja hyvään kaupunkikuvaan. MAL-sopimusmenettelyn kehittämisessä tulee huomioida kaupunkiuudistusalueilla sijaitsevien asunto-osakeyhtiöiden tarve nykyisiä avustusmuotoja laajemmalle perusparantamisen avustamiselle, jonka puitteissa asunto-osakeyhtiöt voisivat saada valtion tukea tai kohdennettuja avustuksia myös julkisivu- ja LVIS-korjauksiin sekä piharemontteihin.

MAL 2023 KAUPUNKIUUDISTUSALUEET



Kuva 32. Helsingin seudun kaupunki uudistusalueet.

Kaupunkiuudistuksen seudulliset periaatteet

MAL-suunnitelman yhteydessä on mahdollista huolehtia siitä, että kaupunkiuudistusalueiden erityiset tarpeet tulevat huomioiduiksi seudullisissa maankäytön, asuntopolitiikan ja liikenteen toimenpiteissä. Lisäksi keskeistä on valtion politiikkatoimiin, esimerkiksi energia- tai infrastruktuuriavustusten myöntämisperiaatteisiin tai lähiöohjelman sisältöön, vaikuttaminen siten, että panostukset kohdentuisivat kuntien tavoitteiden kannalta parhaalla mahdollisella tavalla.

Kaupunkiuudistukseen liittyvin kohdennetuin erityistoimenpitein on mahdollista sekä monipuolistaa ja parantaa asuntokantaa että kohentaa asuinympäristön ja julkisen kaupunkitilan laatua (katutila, kävelyn ja pyöräilyn reitit, ulkovalaistus, lähiviheralueet, leikkipuistot, julkisen liikenteen pysäkit yms.) lähemmäs uusien asuinalueiden ja keskustojen laatutasoa. Kaupunkiuudistusalueilla on tärkeää varmistaa perheasuntojen riittävyys ja laatu sekä vuokra- että omistusasuntokannassa. Myös pienille asunnoille on tarvetta, mutta olisi tärkeää huolehtia siitä, ettei alueille synny yksipuolisia pienten asuntojen keskittymiä. Asuntojen ja asuinrakennusten lisäksi yleisillä alueilla, lähiviheralueilla ja liikkumisympäristöllä on merkitystä viihtyisyyden, arjen sujuvuuden ja turvallisuuden näkökulmista. Asuntokannan monipuolistamisesta ja asuinympäristöjen parantamisesta vastaavat seudun kunnat kaavoitus- ja maapolitiikan keinoin sekä erilaisin paikallisten kehittämistoimenpiteiden avulla. MAL-suunnitteluun liittyvän seudullisen kaupunkiuudistustyön yhdeksi toimenpiteeksi esitetään kaupunkiuudistuksen yhteistyöverkostoa. Sen puitteissa on mahdollista koota yhteen ja jakaa kuntien omista kehittämistoimenpiteistä saatuja kokemuksia ja hyviä käytäntöjä. Verkostossa voidaan jakaa ja kehittää käytännön toimintamalleja, mutta myös tunnistaa tarpeita laajemmille, kaupunkistrategia- tai seututasoisille politiikkatoimille.

Raideliikenteen vanhojen asemien perusparantaminen on monien seudullisten kaupunkiuudistusalueiden kehittämisessä eräänlainen kynnysinvestointi, joka vaikuttaa muiden kaupunkiuudistusalueille kohdennettujen paikallisten toimenpiteiden onnistumisen mahdollisuuksiin. MAL-suunnitelman luvussa 5.1.2 linjataan asemien ja asemanseutujen kehittämisen suuntaviivat. Kaupunkiuudistusalueista mm. Malmilla, Kannelmäessä, Pukinmäessä, Pohjois-Haagassa, Koivukylässä, Myyrmäessä ja Korsossa parannetaan asemia seuraavalla nelivuosisikaudella 2024–2027. Myös muilla liikennejärjestelmän kehittämistoimenpiteillä edistetään kaupunkiuudistusalueiden saavutettavuutta kestävin kulkumuodoin.

Kaupunkiuudistusalueita kehitettäessä olisi tärkeää huomioida eri väestöryhmien lähtökohtaisesti erilaiset osallistumisen mahdollisuudet. Asuinympäristön uudistaminen tulisi tapahtua asukkaita kuullen. Kansainvälisten vertailujen perusteella tiedetään, että alueellisen eriytymisen korjaaminen edellyttää tiettyihin kaupunginosiin keskittyvien paikallisten toimien lisäksi sekä kaupunki- ja seututasoisia strategisia tavoitteita että vielä yleisempiä yhteiskuntapoliittisia esimerkiksi työllisyyteen ja koulutukseen liittyviä politiikkatoimia.

Alueellisen eriytymiskehityksen korjaaminen Helsingin seudulla edellyttää valtion taholta nyt päättyvää lähiöohjelmaa vahvempia ja strategisempia kaupunkipoliittisia linjauksia. Resurssit tulisi määrätietoisesti kohdentaa suurimman tarpeen alueille, jossa niiden vaikuttavuus kohdistuu merkittävään väestöpohjaan. Lisäksi valtion tulisi huomioida, että energia- ja korjausavustuksilla voi olla merkittävä rooli eriytymiskehityksen hillinnän kannalta. Myös infra-avustusten myöntämisessä tulisi huomioida alueellisen eriytymisen hillintä, niin että avustusta myönnettäisiin kaupunkiuudistusalueille myös silloin, kun niille ei rakenneta uutta valtion tukemaa ARA-asuntotuotantoa. Kaupunkiuudistukseen kohdennetut toimet ja taloudelliset investoinnit vähentävät pitkällä aikavälillä muun muassa syrjäytymisriskiä ja kaventavat alueellisia hyvinvointi- ja terveyseroja. Panostukset segregaaation hillintään ja ennaltaehkäisyyn tuovat täten säästöjä muun muassa valtion sosiaali- ja terveystalouteen.

Kaupunki uudistusalueiden kehittäminen

- Vahvistetaan kaupunki uudistuksen vaikuttavuutta ja käynnistetään mm. seudullinen kaupunki uudistusverkosto tiedon ja hyvien käytäntöjen jakamiseksi.
- Valtion tulee käynnistää yhdessä kuntien kanssa ohjelma, jolla kehitetään kaupunki uudistusalueita, ja osoittaa siihen riittävästi resursseja ja avustuksia.
- Kunnat kiinnittävät maa- ja asuntopoliittisissa tavoitteissaan erityistä huomiota kaupunki uudistusalueiden asuntokannan monipuolistamiseen.
- Kunnat huolehtivat uudistuotannon huoneistotyyppijakauman monipuolisuudesta kaavoituksen ja maapolitiikan keinoin.
- Toteutetaan purkavaa uudisrakentamista kohteissa, joissa on merkittävä tarve uudistaa yksipuolista ja puutteellista asuntokantaa. Kunnat huolehtivat vanhan kannan purkamisen yhteydessä poistuvien ARA-vuokra-asuntojen korvaamisesta muille alueille rakennettavalla uudistuotannolla.
- Valtio osoittaa kaupunki uudistusalueille avustuksia erityisellä painoarvolla siten, että asukkaat, asunto-osakeyhtiöt ja kiinteistöyhtiöt voivat suunnitella ja toteuttaa peruskorjaukset ja energiasaneeraukset hallitusti ja pitkäjänteisesti.
- Valtio myöntää käynnistysavustusta kaupunki uudistusalueilla myös muuhun kuin ARA-tuotantoon.
- Kaupunki uudistusalueet huomioidaan kunnallistekniikka-avustuksen myöntämisessä siten, että avustusta on mahdollista saada myös silloin, kun alueelle ei rakenneta uusia ARA-vuokra-asuntoja.

5.2.4. Luomme palveluiden sijoittumisella mahdollisuudet sujuvalle ja laadukkaalle arjelle

Yhdyskuntarakenne muodostaa puitteet asukkaiden arjen sujuvuudelle. Rakentamisen sijoittuminen ja tehokkuus, palveluiden saavutettavuus, kulkuyhteyksien sujuvuus ja viheralueiden sijainnit ovat omiaan joko helpottamaan tai hankaloittamaan asukkaiden arkea. Elinympäristön fyysisillä ratkaisuilla on myös edelleen yhteys asukkaiden kokemuksiin elinympäristön laadusta. Elinympäristön laatu taas on yksi merkittävä alueellinen veto- ja pitovoimatekijä. Täten kattavat, toimivat ja arjen reitien kannalta järkevästi sijaitsevat palvelut sekä helposti saavutettavat viheralueet

ovat keskeisiä alueiden vetovoima- ja imagotekijöitä ja asukkaiden hyvän arjen rakennuspalikoita. Tässä MAL 2023 -suunnitelmassa elinympäristön laatu on hahmotettu erilaisten palveluiden sijoittumisen, liikkumisen sujuvuuden sekä kaupunkivihreän kautta.

Seudun tiivistyvässä rakenteessa tarvitaan riittävät aluevaraukset julkisille palveluille

Kuntien järjestämistä palveluista suurin osa on määritelty laissa. Julkisia palveluita ovat mm. koulutus ja varhaiskasvatus, kulttuuri-, nuoriso- ja kirjastopalvelut sekä liikuntapalvelut. Sosiaali- ja terveydenhuollon ja pelastustoimen osalta järjestämisvastuu siirtyy kunnilta hyvinvointialueille 1.1.2023 alkaen. MAL 2023 -kunnat, Helsingin kaupunkia lukuun ottamatta, kuuluvat Länsi-Uudenmaan-, Vantaan ja Keravan, Keski-Uudenmaan- ja Itä-Uudenmaan hyvinvointialueisiin. Kuntien tehtävänä on varmistaa palveluiden toteuttamisedellytykset ja huolehtia riittävä kaavallinen varanto tulevaisuuden palvelutarpeita varten.

Väestönkasvu luo edellytyksiä ja tarpeita palveluiden kehittämiseksi. Palvelut edellyttävät riittävää asukas pohjaa. Seudulla kasvua keskitetään ja alueita kehitetään tarpeeksi tehokkaina, jotta palveluille muodostuu riittävä asukas pohja. Merkittävä seudullinen työkalu kasvun ohjaamiseksi ja maankäytön tiivistämiseksi ovat ensisijaiset maankäytön kehittämisvyöhykkeet (luku 5.1.2.).

Asuntotuotannon ohjaaminen maankäytön ensisijaisille kehittämisvyöhykkeille, erityisesti keskuksiin sekä raideliikenteen piiriin kasvattaa palvelutarpeita lähtökohtaisesti niillä alueilla, joissa palvelutuotanto saattaa jo nyt olla kuormittunut. Alueiden toimitiloihin voi jo lähtötilanteessa kohdistua merkittäviä korjaustarpeita. Lisäksi nykyiset toimipaikat eivät välttämättä vastaa nykyisiin ja tuleviin palvelutuotannon vaatimuksiin. Seudun tiivistyvässä kaupunkirakenteessa tulee löytää innovatiivisia ratkaisuja palvelurakennusten toteuttamiseen ja varmistaa riittävät varannot paljon pinta-alaa vaativille toiminnoille, kuten urheilukentille.

Seudun kasvun ohjaaminen nykyrakennetta tiivistäen ja täydentäen edellyttää pitkäjänteistä ja ennakoivaa maankäytön suunnittelua, joka huomioi palveluiden maankäytölliset tarpeet. Riittämätön tonttivaranto ja kuntien maaomaisuuden sijoittuminen vaikuttavat siihen, että tilaa uusien palveluiden toteuttamiselle ei ole helposti saatavilla varsinkaan keskeisiltä alueilta. Riskinä on, että julkiset palvelut joudutaan sijoittamaan kauemmas liikkumisen solmukohdista, mikä vaikeuttaa sujuvan arjen toteutumista. Kestävän liikkumisen ja asukkaiden arjen sujuvuuden näkökulmasta on ensiarvoisen tärkeää, että seudulla kaikki merkittäviä asiakasvirtoja

aiheuttavat palvelut sijoitetaan kestävin kulkumuodoin hyvin saavutettaviin solmu-kohtiin.

Kehitämme kaupallisten palveluiden verkkoa osana sujuvaa arkea

Kaupallisilla palveluilla tarkoitetaan tässä yhteydessä päivittäistavarakaupan ja erikoistavarakaupan myymälöitä sekä vapaa-ajan viettoon liittyviä palveluita, kuten elokuvateattereita, ravintolapalveluita ja erilaisia kauneudenhoitoalan palveluita. Nämä palvelut eroavat toisistaan sekä tilantarpeeltaan, sijoittautumislogiikaltaan että asiakkaiden asiointitiheyden kannalta. Kaavat ohjaavat vähittäistavara- ja erikoiskauppaa, kuten vaatekauppaa sijoittumaan keskustoihin ja kauppakeskuksiin, päivittäistavarakauppaa myös asuinalueille. Päivittäistavarakaupan on hyvä sijaita siellä, missä ihmiset asuvat tai käyvät töissä. Liikkumisen ja asiointitiheyden näkökulmasta tilaa vievillä kaupallisilla palveluilla (kuten huonekalumyymälät ja auto-kauppa) asioidaan harvakseltaan ja usein henkilöautolla. Näin niiden on hyvä sijoittua liikenteellisesti hyvin saavutettaville alueille. Kaupan keskittymiin ei tulisi sijoittaa päivittäistavarakauppaa tai muuta erikoiskauppaa, sillä se voisi kannustaa arkisten asiointimatkojen tekemiseen autolla. Seudullisesti merkityksellisten vähittäistavara-kauppojen suuryksiköiden sijaintia keskustatoimintojen alueiden ulkopuolella ohjataan Uudenmaan maakuntakaavassa.

Työmatkaliikenteen ohella vapaa-aikaan ja ostoksiin liittyvien palveluiden käyttö muodostaa merkittävän osan liikkumistarpeesta ja siten myös henkilöautoliikenteen suoritteesta. Etätyö mahdollistaa asumisen kauempana työpaikasta, mutta ei vähennä liikkumistarvetta vapaa-ajalla, etenkin jos kaupalliset palvelut ovat sijoittuneina hyvin keskittyneesti vain suurimpiin liikenteen ja työpaikkojen solmukohtiin. Verkkokaupan kasvu voi vähentää liikkumistarvetta ostosmatkojen osalta, mutta ei erilaisten viihtymis- ja elämyspalveluiden tapauksessa. Väestön ikääntyminen korostaa tarvetta sijoittaa palveluita lähelle asutusta. Kestävän ja sujuvan arjen kannalta monipuolisten palveluiden saavutettavuus myös ilman omaa autoa on keskeistä kaikkien ikäryhmien näkökulmasta. Tämän takia on tärkeää, että arjessa käytettävät palvelut ovat helposti ja kestävästi saavutettavissa läheltä. Viihtymis- ja elämyspalvelut sekä muut keskustahakuiset palvelut löytyvät keskustoista sekä joukkoliikennereittien varrelta.

Vehreä lähiympäristö ja hyvin saavutettavat viheralueet luovat arjen hyvinvointia

Seudullisena tavoitteena on seudullisten viher- ja virkistysalueiden jatkuvuuden varmistaminen sekä mahdollisimman laaja säilyminen ja keskeisten ekologisten

yhteyksien vahvistaminen. Viher- ja virkistysalueiden hyvä saavutettavuus, riittävä koko ja seututasoinen yhtenäisyys ja jatkuvuus ovat keskeisiä tekijöitä niiden tuottamille hyvinvointivaikutuksille. Viher- ja virkistysalueiden jatkuvuus tulee huomioida liikennejärjestelmähankkeiden yhteydessä.

Seudun asuntotuotannon ohjaaminen maankäytön ensisijaisille kehittämisvyöhykkeille ja erityisesti hyvin saavutettaville alueille kasvattaa lähivirkistysalueiden käytöpainetta. Pyrkimys tiivistämiseen luo myös painetta osoittaa täydennysrakentamista olemassa oleville virkistysalueille. Täydennysrakentaminen usein vähentää alueen vehreyttä, mitä voidaan hyvällä suunnittelulla osin välttää ja osin korvata. Viherelementtien hyödyntämisellä ja vihreän infran rakentamisella voidaan näin paitsi lisätä asukkaiden virkistysmahdollisuuksia ja parantaa kaupunkitilan viihtyvyyttä, myös edistää ilmastonmuutokseen sopeutumista ja hiilensidontaa rakennetussa ympäristössä (luku 5.1.2).

Palvelut ja viheralueet

- Varmistetaan maankäytön suunnittelulla, että vanhoilla ja uusilla alueille on riittävä asukas pohja ja tarvittavat tilavaraukset palveluille. Kunnat huomioivat palvelutarpeen kasvun ja palveluiden muutoksen varmistamalla keskeisesti sijaitsevien julkisten palveluiden tonttien saatavuuden ja kehittämismahdollisuudet.
- Palvelut keskitetään keskuksiin, nykyrakenteeseen ja joukkoliikenne-reittien varrelle. Seudun kunnat varmistavat maankäytön ensisijaisilla vyöhykkeillä asuinalueille ja keskuksiin riittävät, kestäväällä liikenteellä saavutettavat palvelut. Suunnittelussa edistetään muuntojoustavia ja hintatasoltaan monipuolisia ratkaisuja ja mahdollistetaan kaupan sijoittumista myös kivijalkoihin.
- Varmistetaan seudullisten viher- ja virkistysyhteyksien jatkuvuus sekä mahdollisimman laaja säilyminen ja keskeisten ekologisten yhteyksien vahvistaminen. Kunnat varautuvat virkistyskäytön kasvuun osoittamalla riittävästi virkistystä palvelevia alueita ja niiden saavutettavuutta (mm. kävellen ja pyörällä) parantavia ulkoilureittejä ja yhteyksiä. Valtio huomioi liikennejärjestelmähankkeiden yhteydessä virkistysalueverkoston yhtenäisyyden ja jatkuvuuden. Maankäytön suunnittelussa edistetään kaupunkitilojen viihtyisyyttä ja lisätään kaupunkivihreää.
- Valtio osoittaa maankäytön ensisijaisilla vyöhykkeillä maavarantoaan ja kiinteistöjään julkisten palveluiden sekä virkistyspalveluiden toteuttamisen.
- Parannetaan liikkumisen esteettömyyttä ja tasa-arvoa huolehtien kaikkien väestöryhmien tasapuolisista mahdollisuuksista liikkua ja käyttää palveluita.

5.2.5. Vähennämme liikenteen haittoja ja parannamme liikenteen turvallisuutta

Lisääntyvä melu on uhka ihmisen terveydelle ja ympäristön viihtyisyydelle

Meluntorjunnan yleinen päämäärä on terveellinen ja viihtyisä elinympäristö, jossa ei ole meluhaittoja. Meluongelmat ovat erityisen akuutteja kasvavalla Helsingin seudulla. Melun aiheuttamien ongelmien ennaltaehkäisy on ensisijainen meluntorjuntakeino. Avainasemassa ovat ratkaisut, joita tehdään maankäytön ja liikenteen suunnittelussa. Lisäksi tarvitaan melutasojen alentamiseen liittyviä toimia. Näitä ovat esimerkiksi melua vaimentavat päällysteet, nopeusrajoitusten alentaminen ja nastarenkaiden käytön vähentäminen. Monilla melupäästöä pienentävillä toimenpiteillä on positiivisia vaikutuksia myös ilmanlaatuun, ilmastoon ja liikenneturvallisuuteen. Melusteitä tarvitaan kohteissa, joissa ei muilla toimin voida saavuttaa riittävää vaikuttavuutta.

[EU:n ympäristömeludirektiivi](#) ja [valtioneuvoston asetus](#) edellyttävät, että meluselvitykset ja meluntorjuntasuunnitelmat laaditaan viiden vuoden välein suurista väestökeskittymistä (yli 100 000 asukasta) sekä vilkkaista maanteistä, rautateistä ja lentokentistä. Meluntorjunnan toimintasuunnitelmien toteuttamisvelvoitetta ei kuitenkaan ole, eikä meluntorjunnan näkökulmaa tai rahoitusta ole sisällytetty esimerkiksi valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan (Liikenne 12) eikä Väyläviraston investointiohjelmaan.

Meluselvityksissä ja meluntorjunnan toimintasuunnitelmissa näkökulmana on nykyisten asukkaiden suojaaminen melulta. Liikenteen melulta suojaamisen katsotaan tällöin olevan väylänpitäjän vastuulla. Kunnat ja valtio ovat sopineet tarvittavan rakenteellisen melunsuojauksen toteuttamisen kustannusjaosta maanteillä siten, että valtio vastaa uuden maantien rakentamisen tai nykyisen maantien parantamisen yhteydessä tehtävien melusteiden rakentamisen kustannuksista, lisääntyvän meluhaitan poistamiseksi tai lievittämiseksi. Kunta osallistuu olemassa olevan meluhaitan torjumiseksi tehtävien melusteiden rakennuskustannuksiin 25 %:n osuudella. Mikäli melusteet toteutetaan kunnan toivomuksesta lisämaankäytön mahdollistamiseksi olemassa olevan meluhaitan poistamiseksi korkeampitasoisena, kunta vastaa tästä aiheutuvista lisäkustannuksista edellä mainitun 25 %:n kustannusosuuden lisäksi. Jos kunta kaavoittaa olemassa olevan tien läheisyyteen sellaista toimintaa, joka tarvitsee melusuojausta, vastaa kunta meluntorjunnan kustannuksista. ([Kunnan ja valtion kustannusvastuun periaatteet maantien pidossa, 2010.](#))

Rautateiden osalta kustannusjaon periaatteet ovat seuraavat: Uuden radan rakentamisen yhteydessä meluhaitan poistamiseksi tai lieventämiseksi tehtävien meluesteiden rakentamisen kustannuksista vastaa rataverkon haltija. Kaavoitettaessa rai-deliikenteen läheisyyteen uutta toimintaa, joka tarvitsee melunsuojausta, kunta tai muu rakennushankkeesta vastaava (esim. kiinteistön omistaja) vastaa meluntorjunnan kustannuksista. Radan parantamisen yhteydessä meluhaitan poistamiseksi tai lieventämiseksi tehtävien meluesteiden rakentamisen kustannuksista vastaa lisään-tyvän melun osalta rataverkon haltija. Parantamishanketta edeltävän melutason osalta rakennettavien meluesteiden kustannusjaosta sovitaan erikseen ottaen huomioon maankäytön ja rautatieliikenteen kehitys. ([Kunnan ja valtion yhteistyön ja kus-tannusvastuun periaatteet radanpidossa, 2020.](#))

Kustannusvastuiden periaatteet meluntorjuntaratkaisuihin ovat osin vanhentuneet erityisesti kasvavilla kaupunkiseuduilla, ja näkökulmaa onkin tarpeen laajentaa MAL-ajatteluun. Valtion ja kuntien yhteisenä tahtona on riittävän asuntotuotannon varmistaminen hyvin saavutettavilla alueilla. Mikäli tällaisten alueiden käyttöönotto edellyttää meluntorjuntaa valtion väylillä, tulee myös valtion osallistua kustannuksiin. Meluntorjuntakohteita pohdittaessa pitää tarkastella nykyisen maankäytön lisäksi tulevaa maankäyttöä. Väylän hallinnollisen luokan muutoksissa melunsuojaukset tulee hoitaa kuntoon ennen muutoksia.

[Luonnos maanteiden meluntorjunnan toimintasuunnitelmaksi 2023-2028](#) (Väylävi-rasto) esittää linjauksia ja keinoja, joilla pyritään vähentämään melulle altistumista maanteiden varsilla sekä parantamaan suunnitteluprosessia ja tiedonhallintaa. Li-säksi on esitetty linjaukset meluntorjunnan edistämiseksi pitämällä aikavälillä. Me-luntorjunnan kohteiden rahoitus ei toistaiseksi ole ollut riittävää, eikä meluntorjun-nan toimenpiteitä ole saatu toteutettua meluntorjunnan toimintasuunnitelmien mu-kaisesti. MAL- suunnittelukierroksella toteutetaan meluntorjunnan teemapaketti sekä muita meluntorjunnan toimintasuunnitelmien toimenpiteitä. Rakenteellisen me-luntorjunnan kustannusarvio Helsingin seudulla on 65–78 milj. euroa. Meluntorjun-nalle tulisi osoittaa riittävä rahoitus myös valtion väyläverkolle. Maankäytön yksityis-kohtaisemmassa suunnittelussa huomioidaan myös lentomelun aiheuttamat rajoit-teet.

Meluntorjunnan toimintasuunnitelman 2023–2028 mukaiset maanteiden meluntor-juntakohteet:

- Vt 1 Veikkola, Kirkkonummi (toteutunut osittain)
- Vt 4 Metsola–Jokivarsi, Vantaa (kohde oli yksi MAL-sopimuksen 2016–2019 kohteista, mutta ei ole toteutunut)
- Vt 3 Kaivoksela, Vantaa
- Mt 101 Vartiokylä, Helsinki

- Vt 3 Pohjois-Haaga, Helsinki
- Mt 120 Hämeenkylä, Vantaa
- Mt 1456 Kinnari–Peltola, Järvenpää
- Mt 101 Pihlajamäki, Helsinki
- Vt 3 Vantaanlaakso, Vantaa
- Vt 4 Päiväkumpu, Vantaa, Sipoo
- Vt 4 Viikki, Helsinki
- Kt 50 Kuninkaala–Kuusikko, Vantaa
- Kt 45 Tammisto–Siltamäki, Vantaa
- Kt 45 Torpparinmäki, Helsinki
- Vt 1 Nuijala, Espoo
- Mt 152 Metsola, Vantaa (hiljainen päällyste)
- Mt 120 Vapaala, Vantaa

Pienhankeohjelmaan (luku 5.3.5) esitetään vuosina 2024–2027 toteutettavaksi meluntorjuntaa kohteissa vt 4 Metsola-Jokivarsi Vantaalla, kt 45 Torpparinmäki sekä vt 4 Viikki Helsingissä, joiden yhteen laskettu kustannusarvio on noin 13 miljoonaa euroa. Näissä kohteissa on hyvä suunnitelmavalmius ja kunnat pitävät niiden toteuttamista kiireellisenä.

Katupöly säilyy ilmanlaatuhaasteena tulevaisuudessakin

Helsingin seutu on ilmanlaadultaan puhtaimpia metropolialueita Euroopassa. Ilman epäpuhtauksien pitoisuudet ovat pitkällä aikavälillä pääsääntöisesti laskeneet tai pysytelleet ennallaan voimakkaasta väestön, liikennemäärien ja energiantuotannon kasvusta huolimatta. ([Ilmanlaadun haasteet nyt ja tulevaisuudessa, 2022](#)). Liikenteen pakokaasujen ilmanlaatuhaitat ovat vähentyneet Helsingin seudulla. Vilkasliikenteisimmissä paikoissa pakokaasujen typenoksidien (NO_x) ja mustan hiilen (BC) pitoisuudet ovat laskeneet nopeasti. Tätä ovat edesauttaneet autokannan uusiutuminen ja päästöjen vähennystekniikat sekä HSL:n bussikannan päästöjen vähentyminen. Myös pienhiukkasten pitoisuudet ovat laskeneet. Pienhiukkaset, hengitettävät hiukkaset, otsoni ja bentso(a)pyreeni pysyvät kuitenkin pääkaupunkiseudun haasteina 2030-luvullakin. Seudun väestön kasvaessa ja kaupunkirakenteen tiivisyydessä altistujia ja ilmansaasteille herkkiä ryhmiä on yhä enemmän.

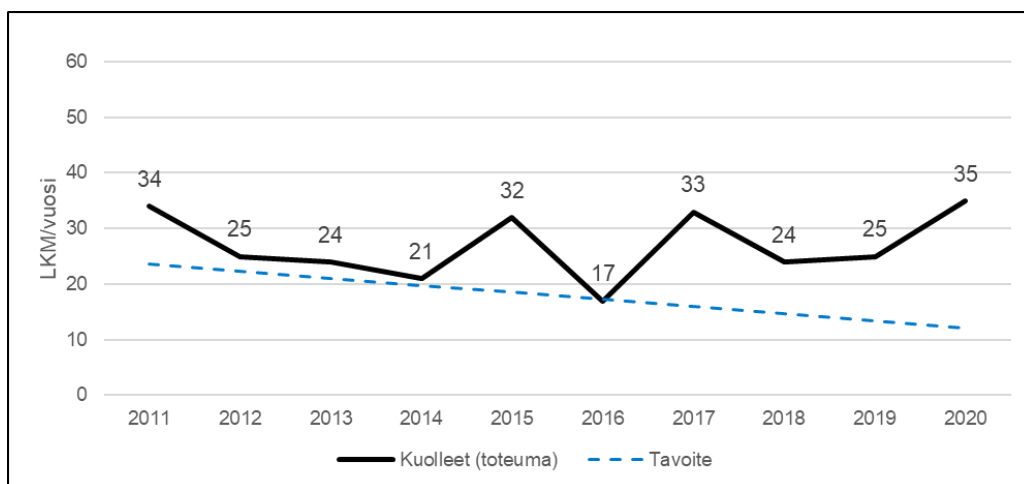
Helsingin seudun väkiluvun kasvun seurauksena myös liikennemäärät kasvavat, mikä lisää katupölypäästöjä. Katupölypäästöjä voidaan vähentää katujen ja teiden kunnossapidon toimenpitein. Nastarenkailla, niiden ominaisuuksilla ja osuudella liikennevirrassa on myös suuri vaikutus katupölypäästöihin. Myös kitkarenkaiden

käytön yleistymisellä sekä ajonopeuksien alentamisella voidaan vähentää katupölyn määrää. Pääkaupunkiseudulla on viime vuosina kehitetty katupölypäästöjen torjuntaa, ja toimenpiteet ovat tarpeen jatkossakin hengitettävien hiukkasten pitoisuuksien hallitsemiseksi.

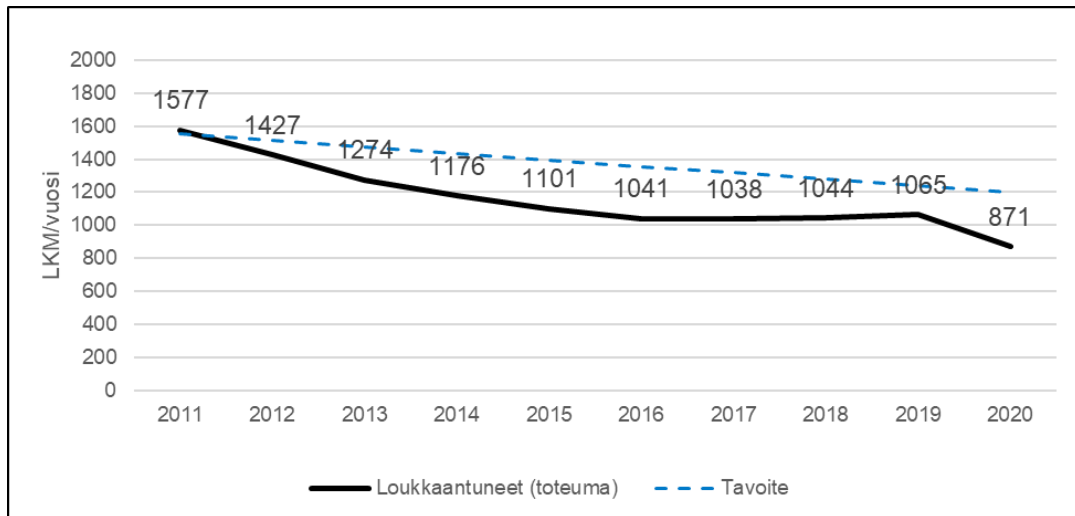
Liikenneturvallisuus ei ole parantunut tavoitteiden mukaisesti

Liikenneonnettomuudet aiheuttavat inhimillistä kärsimystä ja taloudellisia menetyksiä. Suomen tieliikenteen turvallisuuskehitys on ollut yksi Euroopan heikoimmista. Viimeisimmässä eurooppalaisessa vertailussa Suomi vajosi sijalle 15 verrattaessa tieliikenteessä menehtyneitä suhteutettuna väkilukuun ([ETSC PIN 15/2021](#)). Liikennekuolemien ja -loukkaantumisten määrän jatkuva vähentäminen vaatii uutta taitoa, innostusta ja uusia turvallisuustoimia. Positiivinen viesti liikenneturvallisuustyön uudesta noususta on [Liikenneturvallisuusstrategia 2022–2026 \(2022\)](#) sekä [valtioneuvoston periaatepäätös liikenneturvallisuudesta \(2022\)](#). Valtakunnan tason strategia luo myös puitteet alueelliselle liikenneturvallisuustyölle.

Uudenmaan alueella sattuu yli viidennes koko Suomen henkilövahinko-onnettomuuksista ja Helsingin seudulla yli 80 % Uudenmaan alueen henkilövahinko-onnettomuuksista. Helsingin seudulla sattuneiden liikennekuolemien määrässä ei ole tapahtunut merkittävää muutosta kymmenen viime vuoden aikana (kuva 33). Liikenteessä loukkaantuneiden määrä on poliisin tilastoissa vähentynyt merkittävästi, mutta täydentävien aineistojen perusteella (mm. liikennevakuutusilastot) todellinen vähenemä ei ole ollut niin suurta (kuva 34). Helsingin seudulla korostuvat erityisesti jalankulkija- ja pyöräilijäonnettomuudet. Moottoriajoneuvoliikenteen onnettomuuksista peräänajo-onnettomuudet ovat selvästi koko maan keskiarvoa yleisempiä.



Kuva 33. Helsingin seudulla liikenteessä kuolleet 2011–2020 (tavoite ja toteuma) ([Liikenneturvallisuustarkastelu, 2022](#)).



Kuva 34. Helsingin seudulla liikenteessä loukkaantuneet 2011–2020 (tavoite ja toteuma) ([Liikenneturvallisuustarkastelu, 2022](#)).

Noin puolet jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden henkilövahinko-onnettomuuksista tapahtuu 40 km/h nopeusrajoitusalueella. Jalankulkijaonnettomuuksista lähes kaksi kolmasosaa ja pyöräilyonnettomuuksista hieman yli puolet sattuu suojatiellä. Helsingin seudulla yleisiä moottoriajoneuvoliikenteen onnettomuuspaikkoja ovat keskeiset sisääntuloväylät, joilla liikenne on vilkasta ja raskaan liikenteen määrät suuria. Onnettomuuspiikit ajoittuvat erityisesti iltapäiväruuhkan ajalle.

Valtakunnallisen liikenneturvallisuusstrategian sekä Helsingin seudun liikenneturvallisuusselvityksen pohjalta keskeisiksi toimenpiteiksi nousevat infran parantaminen liikenneturvallisuuslähtöisesti, nopeusrajoitukset sekä automaattisen liikennevalvonnan laajentaminen. Tärkeää on myös vahvistaa jatkuvaa liikenneturvallisuusyhteistyötä niin alueellisella, seudullisella kuin paikallisellakin tasolla. Liikenneturvallisuustyön keskiössä toimivat kuntien poikkihallinnolliset liikenneturvallisuusryhmät. Kuntien työtä on tarpeen tukea mahdollistamalla hyvien käytäntöjen jakaminen ja tiedonvaihto seminaarien lisäksi myös osana maakunnallisten ja seudullisten yhteistyöryhmien toimintaa.

MAL-suunnitelma sisältää pieniä liikenneturvallisuustoimenpiteitä osana pienten ja keskisuurten hankkeiden ohjelmaa (luku 5.3.5). Pääpyöräilyverkon (luku 5.1.3) toteuttaminen parantaa pyöräilijöiden liikenneturvallisuutta. Liikenneturvallisuus on näkökulmana myös muiden MAL-suunnitelman infrahankkeiden arvioinnissa.

Nopeusrajoitukset-ohjeen päivitys (vastuutaho Väylävirasto) on alkamassa syksyllä 2022. Ohjeen päivitykseen sisältyy, että taajamien nopeusrajoitukset tukevat 30 km/h nopeusrajoitusten laajentamista. Päivityksessä arvioitaisiin myös Ruotsin ja Norjan mallit, joiden mukaan yli 80 km/h teillä ajosuunnat on eroteltu, ottaen huomioon kuljetusten sujuvuus ja tienpidon kustannukset. Helsingin seudulla on erityisen tärkeää huolehtia riittävän alhaisista nopeuksista taajamissa.

[Valtakunnallisessa liikenneturvallisuusstrategiassa \(2022\)](#) on esitetty myös suunnitelman laatimista automaattisen liikennevalvonnan kehittämistä ja lisäämisestä. Automaattista nopeusvalvontaa voidaan pitää yhtenä 2000-luvun alun tehokkaimista liikenneturvallisuustoimenpiteistä, joka tutkimusten perusteella vähentää varsinkin suuria ylinopeuksia, vakavia loukkaantumisia ja kuolonkolareita. Helsingin seudulla keskeisiksi automaattisesta liikennevalvonnasta hyötyviksi kohteiksi on tunnistettu pääkaupunkiseudun sisääntuloväylät. Lisäksi liikennevalvontaa on tarpeen laajentaa kuntien katuverkolle, esimerkiksi koulujen läheisyyteen. Kehä III:lle on rakennettu automaattivalvontaa vuonna 2010 ja Kehä I:lle vuonna 2015. Molemmilta väyiltä on saatu hyviä kokemuksia ajonopeuksien hillitsemisestä ja onnettomuusmäärien vähenemisestä.

Pääkaupunkiseudun sisääntuloväylien automaattisen liikennevalvonnan kehittämistä on tehty yleissuunnitelma ([Pääkaupunkiseudun sisääntuloväylien automaattivalvontapisteiden sijaintien arviointi, 2020](#)). Selvityksen perusteella pääkaupunkiseudun sisääntuloväylien automaattista nopeusvalvontaa on esitetty kahdessa osassa, ensin valtateille 3, 4 ja 7 sekä maantielle 120 (kustannusarvio 320 000 euroa) ja sen jälkeen kantatielle 51, valtatielle 1 sekä kantatielle 45 (kustannusarvio 340 000 euroa). Toimenpiteinä ovat nopeusrajoitusten ja paikoin myös liikennevalvojen noudattamisen automaattivalvonnan rakentaminen.

Katuverkon kameravalvonnan laajentamisesta vastaavat kunnat ja poliisi yhteistyössä siten, että kunnat suunnittelevat ja toteuttavat valvontapisteet (kameratolpat ja -kotelot) sekä vastaavat niiden ylläpidosta. Poliisi vastaa kameroiden hankinnasta ja valvonnan suorittamisesta. Helsingissä toteutetaan vuonna 2018 hyväksyttyä yleissuunnitelmaa ([Yleissuunnitelma automaattisten kameravalvontapisteiden kohteista](#)), jonka mukaan katuverkolle rakennetaan 70 uutta valvontapistettä noin vuoteen 2024 mennessä. Vantaalla toteutetaan automaattinen liikennevalvonta viiteen kohteeseen vuonna 2022.

Meluntorjunta

- Valtio ja kunnat varaavat rahoituksen ja toteuttavat meluntorjunnan teemapaketin sekä muut meluntorjunnan toimintasuunnitelmien toimenpiteet.
- Valtio ja kunnat tarkistavat MAL-kasvuseutujen meluntorjunnan vastuuperiaatteet.

Hiukkaspäästöjen vähentäminen

- Kunnat ja valtio tehostavat katujen ja teiden kunnossapitoa, edistävät kitkarenkaiden käyttöä ja alentavat ajonopeuksia taajamissa.

Liikenteen turvallisuuden parantaminen

- Kehitetään automaattista liikennevalvontaa yhteistyössä poliisin kanssa pääkaupunkiseudun sisääntuloväylille ja kuntien katuverkolle.
- Laajennetaan 30 km/h nopeusrajoitusalueita Helsingin seudun taajamissa. Kunnat varmistavat, että liikenneympäristö tukee alhaisia nopeuksia.

5.3. Helsingin seutu menestyy kansainvälisesti

Helsingin seudulle on keskittynyt merkittävä osa koko maan elinkeinoelämän toiminnoista. Seudulla sijaitsevat Suomen ainoa kansainvälinen lentoasema, yksi suurimmista viettisatamista, useita valtakunnallisia logistiikkakeskuksia sekä lukuisia monikansallisten yhtiöiden pääkonttoreita. Toimivat henkilö- ja tavaraliikenteen yhteydet ovat tärkeitä yritysten menestymisen kannalta. Hyvä saavutettavuus on yksi keskeinen tekijä, kun yritykset tekevät sijoittumispäätöksiä. Tavarakuljetusten on oltava kustannustehokkaita, ja työntekijöiden ja asiakkaiden on pystyttävä liikkumaan sujuvasti koko liikennejärjestelmää hyödyntäen. Suomi sijaitsee kaukana päämarkkina-alueilta ja logistiikkakustannukset ovat kilpailijamaita suuremmat. Matka- ja kuljetusketjujen toimivuus ja liikkumisen kustannustehokkuus on yritysten kilpailukykyyn kannalta keskeistä. Olennaista on varmistaa runkoyhteyksien lisäksi vaivaton liikkuminen ja kuljettaminen lähtö- ja määräpaikkojen välillä, jolloin koko liikennejärjestelmän on toimittava saumattomasti yhteen.

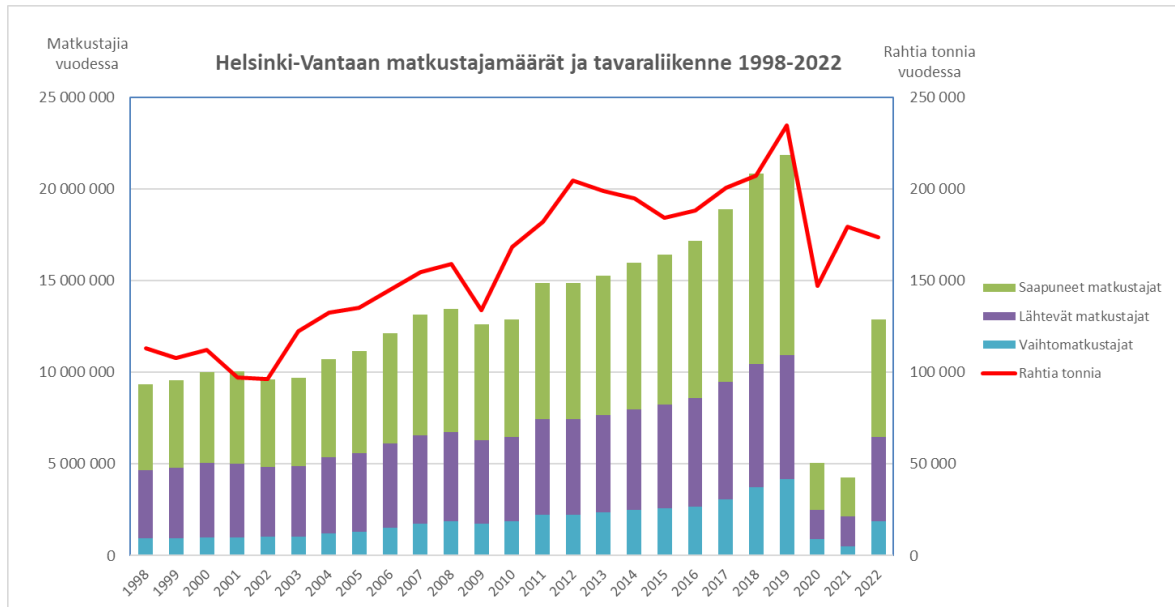
Tässä alaluvussa on esitetty toimenpiteet, joilla MAL-suunnitelma vastaa sille asetettuun menestyvää seutua koskevaa tavoitteeseen. Toimenpiteet koskevat toimenpiteitä, joilla parannetaan seudun kilpailukykyä, kansainvälistä saavutettavuutta ja elinkeinoelämän mahdollisuuksia. Toimenpiteiden avulla:

- Vahvistamme Suomen ja Helsingin seudun kansainvälisiä ja kansallisia liikenneyhteyksiä
- Edistämme elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä
- Varmistamme logistiikan ja tavaraliikenteen toimivuuden
- Edistämme liikenteen digitalisaatiota ja automaatiota
- Investoimme resurssiviisaasti

5.3.1. Vahvistamme Suomen ja Helsingin seudun kansainvälisiä ja valtakunnallisia liikenneyhteyksiä

Helsingin seutu on koko Suomen merkittävin liikenteellinen solmukohta niin kansainvälisen kuin valtakunnallisenkin liikenteen osalta. Helsingin seudulla sijaitsee Helsinki-Vantaan lentoasema, joka on koko Suomen tärkein kansainvälinen lentoasema ja toimii merkittävänä lentoliikenteen vaihtohubina Aasian ja Euroopan välisessä lentoliikenteessä. Ennen koronapandemiaa vuonna 2019 lentoasemalla oli jopa reilut 21 miljoonaa matkustajaa (kuva 35). Lentoliikenne on lähtenyt elpymään koronarajoitusten lievennyttyä, mutta matkustajamäärät eivät vielä ole palautuneet

pandemiaa edeltävän ajan tasolle. Vuonna 2022 Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta kulki noin 12,9 miljoonaa matkustajaa (Finavia). Venäjän sotatoimet Ukrainassa ja talouspakotteet ovat muuttaneet ilmailun toimintaympäristöä ja vaikeuttaneet Helsinki-Vantaan asemaa Aasian porttina. Helsinki-Vantaan lentoasemalla on ollut vuodesta 2014 käynnissä mittava miljardin investointiohjelma, jolla on lisätty lentoaseman kapasiteettia ja kilpailukykyä lentoliikenteen solmukohtana.

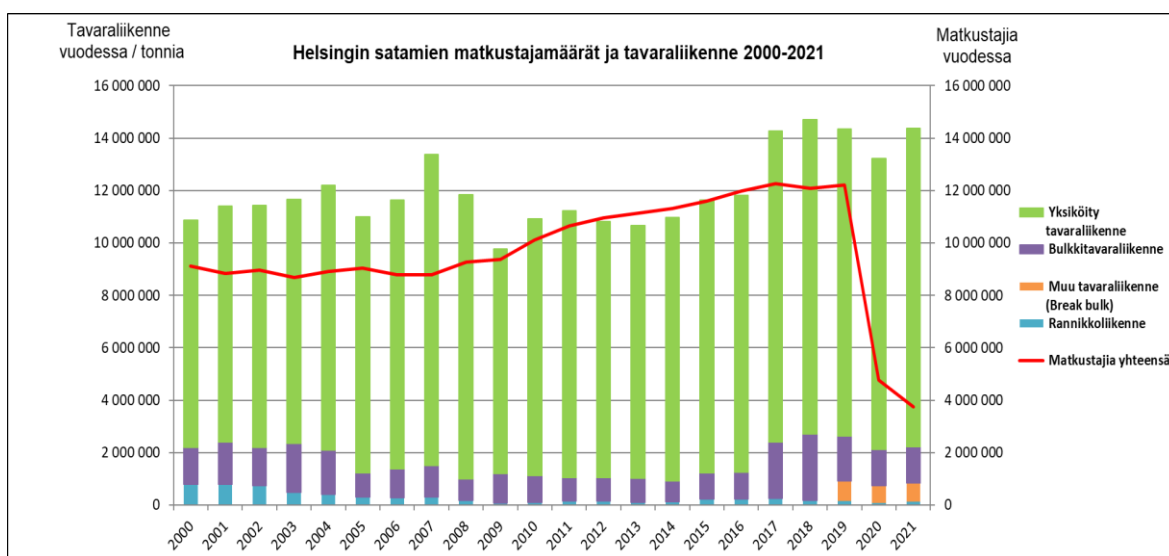


Kuva 35. Helsinki-Vantaan lentoaseman matkustajamäärät ja tavaraliikenne vuosina 1998–2022 ([Finavia, liikennetilastot 2023](#)).

Liikennejärjestelmäsuunnittelulla tulee varmistaa toimivat maaliikenneyhteydet lentoasemalle ja erityisesti sujuvat ja nopeat joukkoliikenneyhteydet. Lentoasemaakin palveleva Kehärata otettiin käyttöön vuonna 2015. MAL 2023 -suunnittelukaudella käynnistyy Vantaan pikaraitiotien rakentaminen Helsingin Mellunmäestä lentoasemalle. Myös Suomirata-hankkeeseen kuuluvan nopean kaukoliikenteen yhteyden, Lentoradan, suunnittelua jatketaan. Nykyisen lentoasemalle kulkevan rataverkon osalta on huomioitava huonokuntoisten asemien kehittäminen ja kunnostaminen osana Suomen näkyvyyttä kansainvälisille matkailijoille (ks. luku 5.1.2).

Helsingin satama on tärkeä tavara- ja matkustajaliikenteen satama. Helsingin satama on kuljetusmääriltään Suomen kolmanneksi suurin satama ja merkittävä ulkomaanliikenteen yleissatama. Helsingin satama on jakautunut Vuosaaren satamaan, Katajanokan satamaan, Eteläsatamaan ja Länsisatamaan. Helsingin Sataman kautta kulkevasta tavarasta suurin osa on Suomen ulkomaankaupan yksiköityä tavaraliikennettä, eli rekoissa, perävaunuissa ja konteissa kuljetettua rahtia. Sataman

kautta kulkee keskimäärin reilu 14 miljoonaa tonnia kuljetuksia (kuva 36). Vuonna 2022 kuljetuksia oli reilu 15 miljoonaa tonnia. Vuosaaren sataman meriväylän syvennyshanke valmistui vuonna 2021. Syvennetty 13 metrin meriväylä mahdollistaa entistä suurempien alusten käynnit, lisää lastikapasiteettia, luo kustannussäästöjä, pienentää ympäristövaikutuksia ja parantaa sataman kilpailukykyä. Koronapandemia on kurittanut myös sataman matkustajamääriä. Kun ne ennen pandemiaa olivat lähes 12 miljoonaa matkustajaa vuosittain, oli matkustajamäärä vuonna 2022 noin 8,1 miljoonaa matkustajaa. Matkustajaliikenteen ennakoitaan kuitenkin elpävän rajoitusten poistuttua.



Kuva 36. Helsingin satamien matkustajamäärät ja tavaraliikenne vuosina 2000–2021 ([Helsingin seudun liikennejärjestelmän tilan seuranta, 2022](#)).

Helsingin kaupunginvaltuusto päätti vuonna 2021, että Satamatunnelin suunnittelua jatketaan nk. keskittämiskenaarion pohjalta siten, että matkustaja-autolauttaliikenteeseen liittyvä rekkaliikenne on mahdollista lopettaa Eteläsatamassa. Tukholman matkustaja-autolauttaliikenne keskitetään Katajanokalle ja Tallinnan matkustaja-autolauttaliikenne Länsisatamaan. Eteläsataman (ml. Katajanokan), Länsisataman, Jätkäsaaren, Ruoholahden ja Salmisaaren maankäytön kehittämistä jatketaan tähän periaatteeseen perustuen.

Tallinnan liikenteen keskittyessä Länsisatamaan Länsisataman liikenne on hankaloitunut liikenteen pakkautuessa Jätkäsaaren katuverkolle, aiheuttaen ruuhkia ja liikenneturvallisuushaasteita. Ratkaisuksi on suunniteltu Satamatunnelin toteutusta Länsisatamasta Länsiväylälle, mikä mahdollistaisi Länsisataman toiminnan

laajentamisen ja sujuvan satamaliikenteen. Satamatunnelia hyödyntäisi sataman raskas liikenne kokonaisuudessaan sekä sataman ja Länsiväylän välinen henkilöliikenne. Suunnitelman mukaan tunnelia käyttäisi noin puolet Länsisataman ajoneuvoliikenteestä.

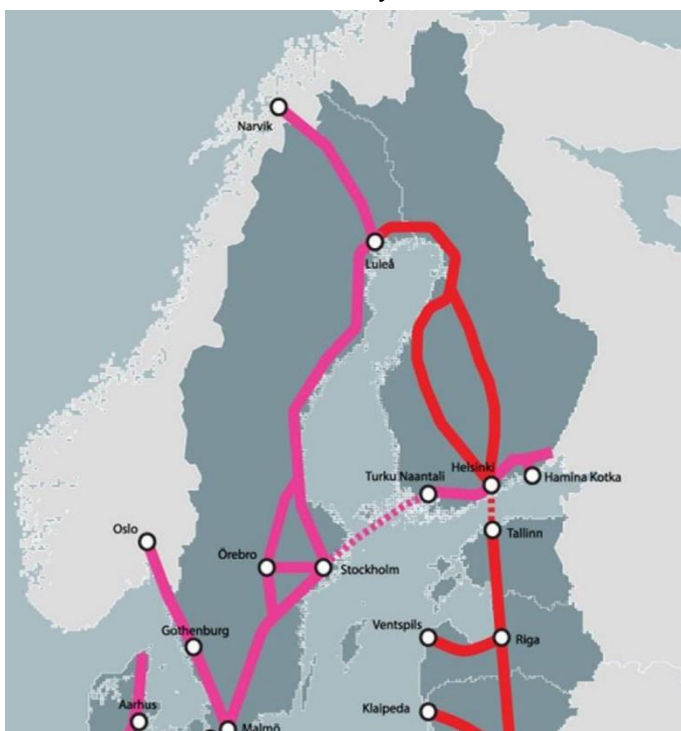
Helsingin satamatunnelin on oletettu rakentuvan vuoteen 2040 mennessä ja tunneli on sisällytetty osaksi MAL 2023 -suunnitelman liikenneverkkoa, jolloin voidaan tarkastella muutosten vaikutuksia liikenteelliseen kokonaisuuteen.

MAL-suunnittelulla tulee varmistaa toimivat ja turvalliset yhteydet Helsingin satamiin. MAL 2023 -suunnittelukaudella toteutetaan pikaraitiotieyhteys Hakaniemen ja Länsisataman välillä, mikä parantaa TEN-T -verkon solmukohtien joukkoliikenneyhteyksiä. Satamien tieyhteyksiä kehitetään tieverkon luokitus ja palvelutasotyön pohjalta. Tieverkon kehittämisessä on tärkeä yhteensovittaa liikenteen ja maankäytön tarpeita. Satamien tavaraliikenteen kannalta keskeistä on myös raskaan liikenteen taukopaikkojen toteuttaminen suunnittelukaudella.

Helsingin seutu TEN-T -ydinverkkokäytävien solmukohtana

Helsingin seutu sijaitsee kahden Euroopan laajuisen liikenneverkon eli TEN-T -ydinverkkokäytävän solmukohtassa. Skandinavia-Välimeri-käytävä kulkee itä-länsisuuntaisesti Turusta Helsingin seudun kautta Venäjän rajalle (kuva 37). Pohjanmeri-Itämeri-käytävä kulkee Tallinnasta Helsingin kautta pohjoiseen ja edelleen Tornion kautta Ruotsin puolelle. Ydinverkkokäytävät sisältävä kaikki liikenne- ja meriliikenteen. Helsingin seutu on [TEN-T -asetuksessa](#) määritetty kaupunkisolmukohtaksi.

TEN-T -verkon osien suunnitteluun ja rakentamiseen on mahdollista hakea [CEF-rahoitusta \(Connecting Europe Facility, 2021\)](#). Helsingin seudun on mahdollista hyödyntää myös



Kuva 36. Kuva 37. TEN-T -ydinverkkokäytävät Pohjois-Euroopassa ([Euroopan laajuinen liikenneverkko](#)

kaupunkisolmukohdille kohdennettavaa CEF-rahoitusta. Ydinverkkokäytäväfoorumit toimivat eri valtioiden yhteisenä keskustelualustana ydinverkkokäytävien toteutukselle. Seudun ja valtion toimijoiden on tärkeä osallistua ydinverkkokäytävien foorumeihin ja tuottaa Helsingin seudun osalta ajantasaista tietoa foorumin käyttöön varmistaen samalla hankkeiden huomioinnin ja priorisoinnin käytäväsuunnitelmissa ja sen myötä CEF-rahoitushaussa.

Kuntien ja valtion tulee yhteistyössä varmistaa ydinverkkokäytävien toteutus ja edistävää tukikelpoisten hankkeiden EU-rahoituksen hyödyntämistä Helsingin seudun kaupunkisolmukohdassa. Kunnat ja valtio edistävät CEF-rahoituksen hakemista tukikelpoisille hankkeille, kuten seuraaville MAL-investointiohjelman hankkeille:

- Päärata Pasila-Riihimäki 3.vaihe
- Vantaan ratikka ja vaihtopaikat
- Pikaraitiotieyhteys Hakaniemi-Länsisatama
- Raskaan liikenteen palvelualueet

CEF-rahoitusta haetaan mahdollisuuksien mukaan myös Helsingin sataman ja Helsinki-Vantaan lentoaseman kehittämishankkeille sekä hankeyhtiöiden suurten ratahankkeiden suunnitteluun ja toteutukseen.

CEF-rahoitukseen on lisätty uudenlaisia painotuksia, kuten toimenpiteet, joilla tuetaan uutta teknologiaa, innovaatioita, liikenteen hallintaa ja ohjausta, liikennemuotojen yhteensovittamista ja mm. e-lippuja. Lisäksi painopisteenä on multimodaalit matkustajasolmukohdat sekä pitkämatkaisen ja paikallisen liikkumisen yhteensovittaminen. Helsingin seutu pyrkii hyödyntämään osaltaan myös näille painotuksille suunnattavaa rahoitusta.

Helsingin ja Tallinnan välille kaavaillun maanalaisen tunnelin, **Tallinnan tunneliin** liittyvän maankäytön suunnittelun edistymistä seurataan. Helsingin seudun toimijat osallistuvat suunnittelun valmisteluun ja hankkeesta käytävään keskusteluun. Hankkeen mahdollisesti edetessä arvioidaan hankkeen vaikutuksia Helsingin seudulle. Uudenmaan maakuntakaavassa Tallinnan tunnelin on linjattu kulkevan Helsingin kautta.

TEN-T -asetusuudistuksessa ([TEN-T-asetuksen uudistaminen, 2021](#)) on ehdotettu, että TEN-T -kaupunkisolmukohtien tulisi jatkossa laatia kestävän liikkumisen suunnitelmat (SUMP, Sustainable Urban Mobility Plan). Lisäksi kaupunkiliikenteen tietoja esitetään raportoitavaksi nykyistä laajemmin. Kaupunkiliikennettä koskevien tietojen tuotannon tarpeet koskevat mm. kasvihuonekaasupäästöjen kehitystä, kulkutapaosuuksia ja onnettomuuksia. Varmistetaan, että Helsingin seudun MAL-suunnitelma vastaa uusiin TEN-T -asetuksen kestävän liikkumisen ohjelman sisältövaatimuksiin.

Valtio tukee MAL-suunnitelman valmistelua. Kaupunkiliikennettä koskevien tietojen tuotanto ja ajantasaisuus varmistetaan osana valtakunnallista MAL-seurantaa.

Hankeyhtiöiden suuret ratahankkeet Helsingin seudulla

Kolmesta suuresta ratahankkeesta suunnitteluvalmiudeltaan pisimmällä on **Turun tunnin juna** (kuva 37), jonka ratasuunnittelu on parhaillaan käynnissä. Ratasuunnittelu valmistuu vuoden 2023 lopussa ja päätös radan rakentamisesta voidaan tehdä vuonna 2024. Karkea rakentamisen kustannusarvio on noin 3,4–4 miljardia euroa.

Suomirata-hankkeen tavoitteena on toteuttaa noin tunnin junayhteys Tampereen ja Helsingin välille ja nopea kaksiraiteinen kaukoliikenteen rata Helsingistä Helsinki-Vantaan lentoasemalle. Lentorata toimisi hankkeen ensimmäisenä vaiheena. Pääministeri Orpon hallitusohjelman mukaan hallitus vie eteenpäin lentoratahanketta varaamalla määrärahat lentoratahankkeen suunnitteluun ja valmistellen lentoradan toteuttamispäätöksen. Hankkeen edistämiseksi perustetaan yhtiö, jossa omistajina voivat valtion lisäksi olla kunnat. Hankkeen suunnitteluun on varattu 43 M euroa. Lentoradan suunnitteluun myönnettiin kesällä 2023 2,75 milj. euroa CEF-tukea. Toimitettavassa suunnittelussa laaditaan Lentoradan linjaussuunnitelma, YV sekä lentoradan yleissuunnitelma. Lentoradan toteutuksen kustannusarvio on noin 2,7 mrd. euroa. Suomiradan osalta hallitus on linjannut edistävänsä nykyisen ratakäytävän kehittämistä.

Itärata-hankkeen suunnittelu on parhaillaan esisuunnitteluvaiheessa ja hankeyhtiön toiminta käynnistymässä. Itärata-hankeyhtiön tehtävänä on Lentorata-Porvoo-Kouvola-linjausta koskevaan raidehankkeeseen liittyvä suunnittelu. Itäradan karkea kustannusarvio on noin 1,7 Mrd. euroa. Väyläviraston arvion mukaan noin 20 vuoden aikajänteellä idän suunnan uudet ratakäytävät eivät näytä olevan yhteiskuntataloudellisesti kannattavia (Itä-Suomen junayhteyksien kehittämisvaihtoehtojen arviointi, 2020). Itäradan tarkempi suunnittelu ja kaavoitus kestävät vähintään yli 10 vuotta, joten hankkeen toteutuminen ei ole näköpiirissä lähivuosina.

Hankeyhtiöiden suurilla ratahankkeilla on toteutuessaan suuri vaikutus Helsingin seudun liikennejärjestelmään ja maankäytön ratkaisuihin. Yhteydet parantavat seudun valtakunnallista saavutettavuutta ja laajentavat seudun työmarkkina-alueita. Toisaalta seudullisia vaikutuksia ei ole toistaiseksi arvioitu yksityiskohtaisemmin. Helsingin seudun näkökulmasta on olennaista joka tapauksessa varmistaa lähijunaliikenteen toimintaedellytykset. Lisäksi on arvioitava ratahankkeiden toteutumisen

mahdollista ajoitusta sekä kytkeä seudulliseen liikennejärjestelmään ja maan-
käyttöön.

MAL 2023 HANKEYHTIÖIDEN SUURET RATAHANKKEET



Kuva 37. Kuva 38. Hankeyhtiöiden suunnitella olevat suuret ratahank-

Hankeyhtiöiden suuret ratahankkeet Turun Tunnin Juna, Lentorata, Suomirata ja Itärata eivät ole osa seudullista MAL 2023 -investointiohjelmaa, mutta niiden vaikutuksia seudulliseen liikennejärjestelmään ja maankäyttöön tulee arvioida ja suunnittelua seurata. Helsingin seudun näkökulmasta olennaista on varmistaa Espoo-Salo-oikoradan lähijunaliikenteen toimintaedellytykset, mikäli junarata toteutetaan.

Pääministeri Petteri Orpon hallituksen ohjelma (20.6.2023) linjaa hankeyhtiöiden suunnittelua ja toteutusta seuraavasti:

- Hallitus kehittää päärataa nykyisessä ratakäytävässä Väyläviraston toimesta panostamalla pääradan kehittämiseen niin etelässä kuin pohjoisessa.
- Hallitus vie eteenpäin lentoratahanketta varaamalla määrärahat lentoratahankkeen suunnitteluun ja valmistellen lentoradan toteuttamispäätöksen. Hankkeen edistämiseksi perustetaan yhtiö, jossa omistajina voivat valtion lisäksi olla kunnat. Yhtiötä pääomitetään osana investointiohjelmaa (Lentoradan suunnittelu 43 M€). Muilta osin Suomi-radnan valmistelu keskeytetään. Jäljellä olevat varat palautetaan omistajille. Itäradan hankeyhtiön toiminta jatkuu.
- Valtio toteuttaa Turun tunnin juna -hankkeen, joka käsittää Espoo–Saloo-oikoradan rakentamisen ja Salo–Kupittaa-yhteysvälin parantamisen. Rakentaminen käynnistyy Espoo–Lohja ja Salo–Kupittaa-yhteysväleillä. Rakentamisvaihetta varten valtio varautuu osana investointiohjelmaa pääomittamaan rahoitusta ko koavaa yhtiötä, jonka osakkaina voivat valtion lisäksi olla kunnat. Turun Tunnin juna -yhtiön pääomitus (Espoo–Lohja -osuuden rakentaminen ja Turku–Saloo -osuuden parantaminen) investointiohjelmassa on 460 M€.

Espoo-Lohja -hankeosuudesta on selkeytettävä kokonaisuuden rahoitusratkaisu ja tarkennettava hankkeen toteuttamisen edellyttämä loppurahoitus valtion pääomituksen lisäksi. Hanke on valtakunnallinen eikä siten seudullisen infrakorvauksen piirissä. Lisäksi tulee selkeyttää ratayhteyden liikenne rakenne, liikenteen järjestämisvastuu ja sen rahoitus. Selvitettäviä asioita ovat myös radan omistus ja sen

käyttömaksu (vrt. ratamaksu valtion rataverkolla) sekä vaikutukset rantaradan liikenteeseen.

TEN-T-yhteydet

- Vahvistetaan kansainvälisiä yhteyksiä osana Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) ydinverkkokäytävien toteutusta. Edistetään TEN-T-kaupunkisolmukohdan hankkeiden sekä ydinverkon osien toteutusta kuntien ja valtion välisenä yhteistyönä. Varmistetaan MAL-suunnitelman soveltuvuus Helsingin kaupunkisolmukohdan kestävän kaupunkiliikkuksen SUMP-suunnitelmana.
- Varmistetaan toimivat ja turvalliset yhteydet Helsingin satamiin. Helsingin sataman toteuttaman Satamatunnelin avulla varmistetaan sujuvat yhteydet Länsisatamasta valtakunnalliseen tieverkkoon. Hanke sisältää Satamatunnelin kytkeytyvät katu- ja maantieverkon yhteydet. Helsingin satama vastaa Satatunnelin toteuttamisen kustannuksista.
- Osallistutaan Tallinnan tunnelin suunnitteluprosesseihin.

Hankeyhtiöiden ratahankkeet

- Valmistaudutaan hankeyhtiöiden suuriin ratahankkeisiin Turun Tunnin Junaan, Lentorataan, Suomirataan ja Itärataan. Arvioidaan Espoo-Salo-radnan ja Lentoradan vaikutuksia seudulliseen liikennejärjestelmään ja maankäyttöön.
- Varaudutaan kestävän maankäytön ja liikennejärjestelmän kehittämiseen suunnitelluilla asemanseuduilla Espoo-Salo –oikoradan osalta. Varmistetaan Espoo-Salo- rataosan lähijunaliikenne kaukoliikenteen ohella. Tunnistetaan uusien liikennekäytävien merkitys ja vaikutukset sekä arvioidaan ratahankkeiden toteutumisen mahdollista ajoitusta sekä kytkentää seudulliseen liikennejärjestelmään ja maankäyttöön.
- Espoo-Lohja -hankeosuudesta on selkeytettävä kokonaisuuden rahoitusratkaisu ja tarkennettava hankkeen toteuttamisen edellyttämä loppurahoitus valtion pääomituksen lisäksi. Hanke on valtakunnallinen eikä siten seudullisen infrakorvauksen piirissä. Lisäksi tulee selkeyttää ratayhteyden liikenne rakenne, liikenteen järjestämisvastuu ja sen rahoitus. Selvitettävistä asioista ovat myös radan omistus ja sen käyttömaksu (vrt. ratamaksu valtion rataverkolla) sekä vaikutukset rantaradan liikenteeseen.

5.3.2. Edistämme elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä

Helsingin seutu on erikoistunut osaamisintensiivisiin palveluihin sekä tuotantoon ja logistiikkaan

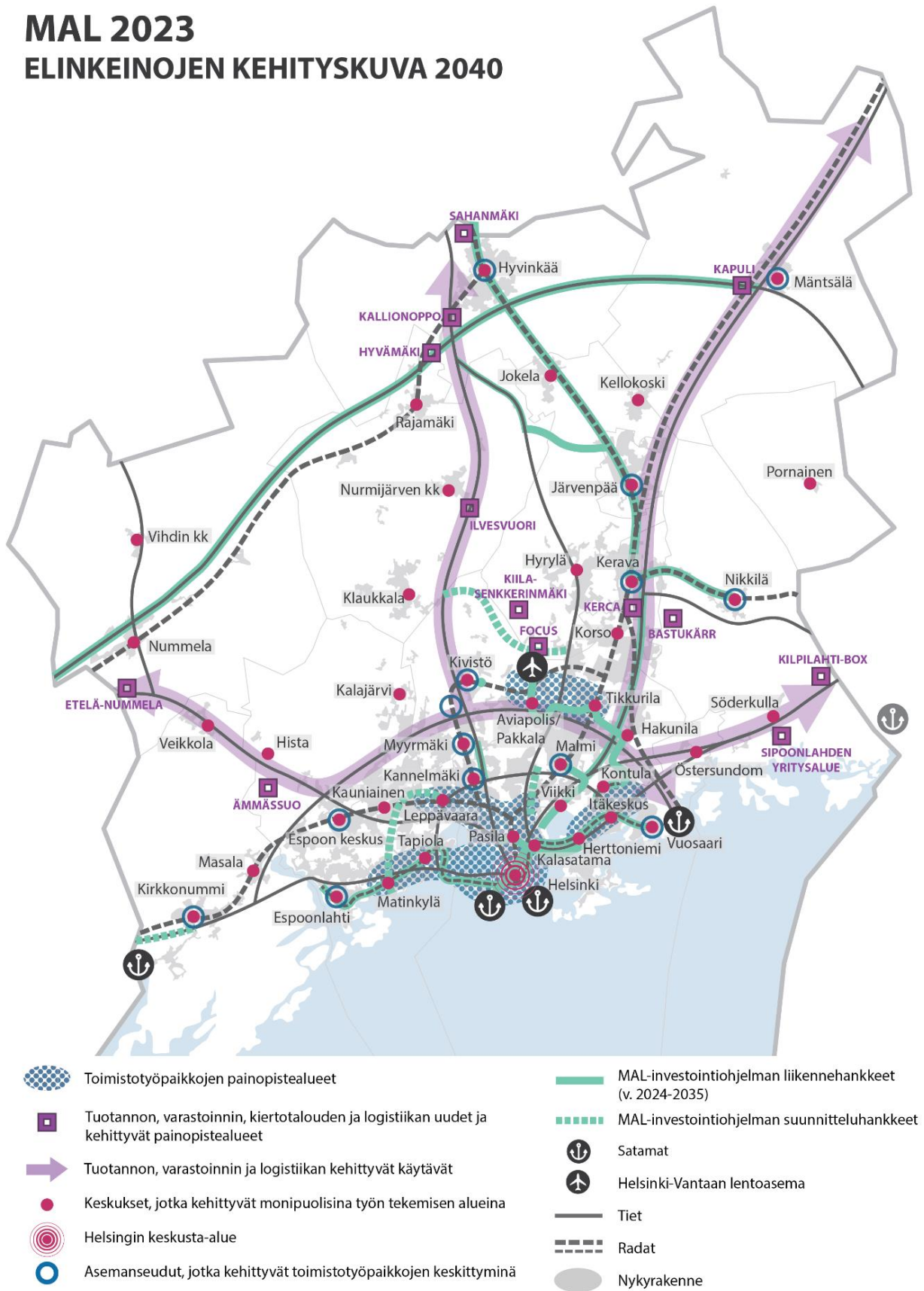
Helsingin seudun elinkeinotoiminta on merkittävää koko Suomen kansantalouden kannalta. Esimerkiksi seudun BKT:n osuus koko maan BKT:sta on yli 35 % ja investoinnit 38 % koko maan investoinneista. Lähes kaikilla suurilla toimialoilla Helsingin seudun yritykset ovat tuottavampia kuin saman toimialan yritykset muualla maassa. Helsingin seudun työpaikat ovat kasvaneet nopeammin kuin koko maassa ja kasvun odotetaan jatkuvan. ([Uudenmaan aluetalouden skenaariot sekä väestö- ja työpaikkaprojektiot, 2017](#); [Kansantalouden tilinpito, 2021](#).)

Helsingin seutu on erikoistunut erityisesti osaamisintensiivisiin palveluihin ja teollisuuteen sekä logistiikkaan. Suuri osa seudun työpaikoista on laskettavissa asiantuntija-ammattiteihin. Pääkaupunkiseutu on maakunnan ja koko maan informaatio-, viestintä-, rahoitus- ja liike-elämän palveluiden keskittymä. KUUMA-seudun erikoistumisprofiili on monipuolinen, painottuen sekä jalostus- että palvelualoihin ja rakennustoimintaan. Pääkaupunkiseutu ja KUUMA-seutu tarjoavat yhdessä sijaintialueen koko maata palvelevalle vahvalle logistiikkaklusterille. Tukkukauppa sekä kuljetus ja varastointi ovat seudulla myös vahvoja aloja.

Yritysten sijoittuminen on Helsingin seudun ja muiden kaupunkialueiden kasvun ja maankäytön muutoksen keskeinen ajuri. Seudulla on runsaasti toimitilavarantoa asiantuntija-ammattialaryhmien ja tuotannon, varastoinnin sekä logistiikan ennakoituihin tilatarpeisiin. Runsas varanto on tarkoituksenmukaista yritysten houkuttelun ja sopivien sijaintien löytymisen näkökulmasta.

MAL-työssä on hahmoteltu keskeinen elinkeinon kehityskuva vuodelle 2040 (kuva 38). Kehityskuva hahmottaa toimistovaltaisten työpaikkojen keskeisimmät sijoittumispaikat sekä varastoinnin, logistiikan ja tuotannon merkittävimmät kasvualueet.

MAL 2023 ELINKEINOJEN KEHITYSKUVA 2040



Kuva 39. Helsingin seudun elinkeinojen kehityskuva 2040.

Varaudutaan toimistojen muuttuviin tilatarpeisiin ja sijaintipreferensseihin

Liike-elämän ja hallinnon palvelut sekä muut asiantuntijavaltaiset toimistotyöpaikat keskittyvät pääkaupunkiseudulle. Toimistotyöpaikat ovat pääkaupunkiseudulla keskittyneet etenkin kantakaupunkiin, keskeisille asemanseuduille sekä Pitäjänmäen, Otaniemi-Tapiolan, Leppävaaran ja Aviapoliksen ympärille.

Toimistotilojen tilatarpeen ennakoidaan vähentyvän seudulla 2020-luvulla, vaikka asiantuntijatyöpaikkojen määrän ennustetaan kasvavan jopa nopeammin kuin muiden ammattien. Syynä tähän on toimistotilojen laskennallisen työpaikkaväljyyden supistuminen COVID-pandemian myötä yleistyneen monipaikkaisen työskentelyn ja muiden työelämän muutosten seurauksena. Toimistotilar tarpeen vähentyminen alentaa kysyntää etenkin vanhoille ja heikosti joukkoliikenteellä saavutettaville tiloille, joiden laatu- ja tilaratkaisut eivät enää vastaa nykyisiä vaatimuksia. Täten kuntien tulee tarpeen mukaan muuttaa toimistotilaa myös muihin käyttötarkoituksiin ja mahdollistaa tilojen väliaikaiskäyttö.

Tästä huolimatta myös uusille toimistotiloille on seudulla edelleen kysyntää erityisesti pääkaupunkiseudun olemassa olevissa toimistokeskitymissä sekä raideliikenteellä saavutettavissa keskuksissa ja asemanseuduilla. Houkutteleviksi yrityksille ovat työelämän muutosten myötä nousseet yhdyskuntarakenteeltaan sekoittuneet sijainnit, jotka mahdollistavat työntekijöille ketterän arjen rakentamisen työteon, palveluiden ja asumisen limittyessä toisiinsa. Sijainnin lisäksi uusien toimistotilojen kysyntää ohjaavat yritysten uudenaikaiset vaatimukset tilojen joustavuudesta ja laadusta. Etätyön yleistyminen ja monipaikkainen työ ovat luoneet myös uudentyyppistä toimistotilakysyntää (esim. joustavat yhteiskäyttötilat, toimistohubit) seudun keskuksiin sekä pääkaupunkiseudulla että sen ulkopuolella. Myös edulliselle, vaatimattoman laatuiseksi tai väliaikaiselle toimistotilalle voi olla seudulla edelleen kysyntää, jos hyväksytyjä käyttötarkoituksia ei rajoiteta voimakkaasti.

Tuotannon, logistiikan ja varastoinnin yritysten tilatarpeisiin varauduttava pitkäjänteisesti

Seudun tuotanto-, logistiikka- ja varastotoimintojen sijoittumislogiikka poikkeaa toimistotyöpaikoista. Ne edellyttävät runsaasti edullisempaa maapohjaa ja sijoittuvat ajoneuvoliikenteen solmukohtiin pääväylien liikenneverkkoon tukeutuen. Pääkaupunkiseudulla toiminnot ovat sijoittuneet enimmäkseen nauhamaisesti Kehä III:n varteen sekä tieverkon pääväylien ja ratojen varsille. Pienteollisuutta on edelleen

myös tiiviin kaupunkirakenteen sisällä. KUUMA-seudulla toimintojen painopiste on keskusten ulkopuolella sijaitsevilla yritysalueilla pääväylien tuntumassa (kuten Nurmijärven Ilvesvuori ja Sipoon Bastukärr). Seudun kasvaessa logistiikka siirtyy yhä enemmän Kehä III:lta Keski-Uudellemaalle vt4:n ja vt3:n varsille. Suunnittelussa on huomioitava sujuvat yhteydet päätieverkolle (liittymät, HCT-kuljetukset) sekä raskaan liikenteen taukopaikkatarpeet.

Tuotantoyritysten sijoittumisen kannalta tärkeää ovat toimivat logistiset yhteydet, tilankäytön tehokkuus, joustavuus ja muunnettavuus sekä tonttimaan edullisuus. Myös osaavan työvoiman saatavuus sekä työpaikkasaavutettavuus ovat näille yrityksille tärkeitä. Teknologinen kehitys ja tuotantorakenteen muutokset vaikuttavat teollisuuden ja varastoinnin tuleviin tilatarpeisiin.

Kansainväliset suuryritykset etsivät jatkuvasti vaihtoehtoisia sijoittumispaikkoja tuotannolle ja kilpailuttavat alueita optimoidakseen hyödyt ja kustannukset. Suurten investointien volyymia, ajoitusta ja sijoittumista on kuitenkin erittäin vaikea ennustaa. Suuren mittakaavan investointien ohella tilaa tarvitaan myös pienille ja keskisuurille toimijoille, joilla on tärkeä rooli mm. teollisuuden välituotteiden, kuljetusten ja palveluiden tuottamisessa.

Kuntien haasteena on yhteensovittaa tuotannon toiminnot muun yhdyskuntarakenteen kehittämiseen sekä reagoida riittävän nopeasti yritysten alueellisiin ja toiminnallisiin tarpeisiin sekä suhdanteiden voimakkaisiin heilahteluihin. Teollisuudelle tarvitaan paikoin suuriakin maa- ja tonttivarantoja, mutta niiden käyttöönotto voi olla hidasta ja ne voivat jäädä myös kokonaan toteutumatta. Kunnat edistävät elinkeinoelämän edellytyksiä ja huomioivat pienten ja keskisuurten teollisuusyritysten tarpeet tiivistyvässä kaupunkirakenteessa ja varmistavat seudullisesti toimintamahdollisuudet erilaisille yrityksille. Toimitilamuutoksia, täydennysrakentamista ja alueiden uudistamista tehdessä huomioidaan väistyvien yritysten tarpeet ja kunnat osoittavat yrityksille korvaavia sijainteja. Kunnat varmistavat yritystonttien riittävän tarjonnan ja varautuvat aluetarpeisiin sekä uusiin investointeihin ennakoivalla maankäyttöpoliittikalla ja joustavalla kaavaohjauksella. Yritys- ja toimitilarakentamisen edellytyksiä parannetaan.

Elinkeinoelämän toimintaedellytykset

- Seudun toimistotyöpaikkojen keskittymiä kehitetään tiiviinä, rakenteeltaan sekoittuneina ja monipuolisina työn tekemisen ympäristöinä.
- Maankäytön ja liikennejärjestelmän kehittämisessä varaudutaan tuotanto- ja logistiikkatoimintojen kasvuun pääväylien varsilla. Tuotanto- ja logistiikka-alueita kehitetään huomioimalla toimintojen vaikutukset muulle maankäytölle, liikenteen sujuvuudelle ja asuinalueiden viihtyisyydelle. Kunnat varmistavat yritystonttien riittävän tarjonnan ja varautuvat aluetarpeisiin sekä uusiin investointeihin ennakoivalla maankäytöpolitiikalla ja joustavalla kaavaohjauksella.
- Kunnat mahdollistavat kaavoituksen keinoin toimistoalueiden muutoksen muuhun käyttöön alueilla, joilla kysyntä toimistoille on heikkoa. Muu käyttö voi olla esimerkiksi asumista tai pienteollisuutta. Kunnat kuitenkin huomioivat edullisen toimistotilan tarpeen seudulla harkitessaan kaavoittavansa toimistoalueita uusiokäyttöön.
- Kunnat huomioivat pienten ja keskiuurten teollisuusyritysten tarpeet tiivistyvässä kaupunkirakenteessa. Varmistetaan seudullisesti toimintamahdollisuudet erilaisille yrityksille. Kunnat osoittavat yrityksille korvaavia sijainteja ja mahdollistavat alueiden uudistumisen.

5.3.3. Varmistamme logistiikan ja tavaraliikenteen toimivuuden

Tieverkolla sovitetaan yhteen liikenteen ja maankäytön tarpeita

Tieverkon kehittämisessä on tärkeää huomioida sekä seudun maankäytön kehittämisen tarpeita että liikenteellisiä tarpeita. Osana MAL-työtä määriteltiin Helsingin seudun tieverkon luokitus ja palvelutasotavoitteet vuodelle 2040 sekä tunnistettiin keskeiset pitkämatkaisen joukko- ja tavaraliikenteen reitit tie- ja katuverkolla (kuvat 40–42).

Luokittelun taustalla on ollut tarve tunnistaa pitkämatkaisen liikenteen kannalta keskeiset yhteydet, jotka ovat merkityksellisiä valtakunnallisen saavutettavuuden ja Suomen kilpailukyvyn kannalta. Keskeistä on varmistaa saavutettavuus, sujuvuus ja toimivuus erityisesti niillä tie- ja katuverkon osilla, jotka ovat tärkeitä tavaraliikenteen ja joukkoliikenteen reittejä. Samassa yhteydessä on myös tunnistettu kaupunkirakenteen laajenemisalueet ja ne väyläosuudet, joissa on mahdollista vaiheittain muuttaa väylän luokittelua, nopeusrajoituksia, väylän laatuvaatimuksia ja sitä kautta tieympäristöä kaupunkimaisemmaksi. Yhteinen ymmärrys tieverkon eri osien roolista mahdollistaa osaltaan liikenteen ja maankäytön yhteensovittamisen kasvavalla kaupunkiseudulla.

Luokittelutyön tavoitteena on ollut saavuttaa seudun toimijoiden kesken yhteinen näkemys tieverkon merkitykseen perustuvasta luokituksesta Helsingin seudulla ja siitä, millaista palvelutasoa eri luokkien tiejaksoilla pyritään tarjoamaan. Yhteinen käsitys tie- ja katujaksojen rooleista ja palvelutasotavoitteista tarjoaa pohjan osapuolten yhteiselle suunnittelulle, jota tarvitaan, kun Helsingin seutu kasvaa. Tie- ja katujaksojen roolitus luo myös pohjaa osapuolten yhteiselle pohdinnalle väylien hallinnollisten ja toiminnallisten luokkien muutoksista. Luokittelutyö on tarkoitus päivittää jatkossa MAL-proessin tahdissa noin neljän vuoden välein tai useamminkin, jos tarvetta ilmenee, esimerkiksi maanteiden toiminnallisen luokituksen sekä nopeusrajoitusohjeen päivitysten yhteydessä.

Tieverkon luokitus 2040

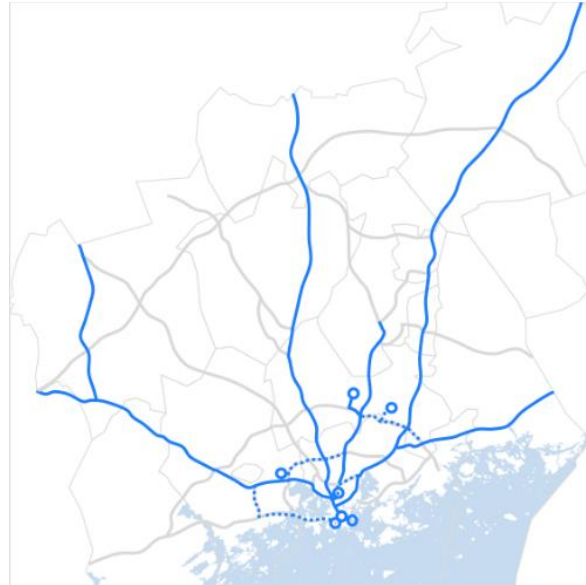
- Valtakunnallisesti merkittävä tiejakso (luokka 1)
- Maakunnallisesti merkittävä tiejakso (luokka 2)
- Seudullisesti merkittävä tiejakso (luokka 3)
- Seudullisesti merkittävä ydinalueen lähestymisjakso (luokka 4)
- Kaupunkimaisena kehitettävä seudullisesti merkittävä tie- tai katujakso (luokka 5)
- - - - - Mahdollinen uusi tieyhteys



Kuva 40. Helsingin seudun tieverkon luokitus 2040. ([Helsingin seudun tieverkon luokitus ja palvelutasotavoitteet, 2040](#))

Keskeisimmät pitkämatkaisen linja-autoliikenteen reitit 2040

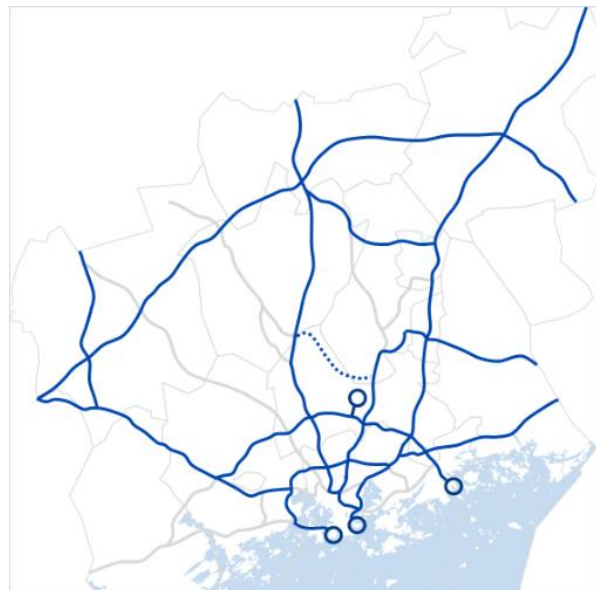
- Keskeinen valtakunnallisen tai pitkämatkaisen seudullisen linja-autoliikenteen reitti
- Merkitykseltään mahdollisesti muuttuva linja-autoliikenteen reitti
- Merkittävä kansainvälisen liikenteen tai kaukoliikenteen terminaali



Kuva 41. Keskeisimmät pitkämatkaisen linja-autoliikenteen reitit 2040 ([Helsingin seudun tieverkon luokitus ja palvelutasotavoitteet, 2040](#)).

Keskeisimmät valtakunnallisen ja pitkämatkaisen tavaraliikenteen reitit 2040

- Keskeinen valtakunnallisen tai pitkämatkaisen seudullisen tavaraliikenteen reitti v. 2040
- Mahdollinen uusi reitti
- Kansainvälisen tavaraliikenteen terminaali



Kuva 42. Keskeisimmät valtakunnallisen ja pitkämatkaisen tavaraliikenteen reitit 2040 ([Helsingin seudun tieverkon luokitus ja palvelutasotavoitteet, 2040](#)).

Tieverkon luokilla on erilaiset roolit, jotka määrittävät liikenteen ja maankäytön kehittämistä. Valtakunnallisesti merkittävillä tiejaksoilla pyritään sujuvaan liikenteeseen ja hyvään toimintavarmuuteen. Nämä tiejaksot palvelevat ensisijaisesti logistiikkaa ja pitkämatkaista liikennettä. Maakunnallisesti ja seudullisesti merkittävillä tiejaksoilla pyritään melko hyvään sujuvuuteen ja toimintavarmuuteen, mutta liikenteen

lyhytkestoinen paikallinen ruuhkautuvuus on hyväksyttävää. Joukkoliikenne ja tavaraliikenne priorisoidaan tarvittaessa.

Seudullisesti merkittävillä ydinalueen lähestymisjaksoilla pehmennetään siirtymistä maantiemäisestä kaupunkimaiseen liikenneympäristöön. Sujuvuuden merkitys on edellisiä luokkia pienempi, koska matkan lähtö- tai määräpaikka on tyypillisesti melko lähellä. Jaksojen varrella voi olla merkittävää maankäytön kehittämispotentiaalia, jonka hyödyntäminen voi edellyttää nopeustason laskua nykyisestä. Kanta-kaupungin valtakunnallisten terminaalien yhteyksien toimintavarmuus on varmistettava.

Kaupunkimaisena kehitettävillä tie- tai katujaksoilla on merkittävää maankäytön kehittämispotentiaalia, mutta jaksoilla on myös seudullista merkitystä. Näiden jaksojen liikenneympäristöä kehitetään maankäytön kehittämisen ja lähiliikkumisen lähtökohdista. Joukkoliikenteen ja tavaraliikenteen toimintavarmuus turvataan niillä jaksoilla, jotka ovat keskeisiä pitkämatkaisen linja-auto- tai kuorma-autoliikenteen reittejä. Henkilöautoliikenteen ruuhkautuvuus on hyväksyttävää, jos se ei uhkaa seudullisesti merkittävien tiejaksojen toimintavarmuutta.

Maanteiden toiminnallista luokitusta (valtatie, kantatie, seututie ja yhdystie) on tarkoitus päivittää vastaamaan nykytarpeita ja valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita valtakunnallisesti yhtenäisin perustein. Liikenne- ja viestintäministeriön esityksen mukaan maanteiden toiminnallisista luokista päätettäisiin jatkossa tiesuunnitelmissa ja päivitystarpeita tarkasteltaisiin alueiden liikennejärjestelmätyössä huomioiden maanteiden luokittelun lisäksi myös maanteiden rajapinnat katuihin ja yksityisteihin. Helsingin seudun tieverkon luokitusta voidaan käyttää hie-man täsmennettynä myös maanteiden toiminnallisten luokkien päivitystarpeen tarkasteluun.

Kuljetusten sujuvuus ja turvallisuus on tarpeen varmistaa erityisesti tunnistetuilla keskeisillä pitkämatkaisen tavaraliikenteen reiteillä. Erillisten kaistojen varaaminen tavaraliikenteen käyttöön parantaisi tavarakuljetusten ja valtakunnan tason logistiikan toimivuutta.

Kehä III:n ympäristö valtateiden 3 ja 4 välillä on merkittävä valtakunnan tason logistiikkakeskittymä. Kehä III:n pohjoispuolella sijaitsee Helsinki-Vantaan kansainvälinen lentoasema ja Kehä III:n itäpäässä yksi Suomen suurimmista satamista, Vuosaaren satama. Kehä III on osa TEN-T ydinverkkoa ja nykytilanteessa varsin ruuhkautunut. Tiukkoihin aikatauluihin sidotut kuljetukset joutuvat jatkuvasti varautumaan mahdollisiin ruuhkiin, eikä kuljetusten ennakointi ole mahdollista

optimaalisella tavalla. Erillisten kaistojen varaaminen tavaraliikenteen käyttöön Kehä III:lla parantaisi kuljetusten sujuvuutta, täsmällisyyttä ja kustannustehokkuutta.

Myös valtatie 4 on osa TEN-T -ydinverkkoa ja Suomen tavaraliikenteen selkäranka. Valtatien 4 ympäristöön on jo keskittynyt merkittävää valtakunnan tason logistiikka-toimintaa, ja maakuntakaavan mukaisesti logistiikkatoiminnot tulevat pitkällä aikavälillä siirtymään Kehä III tasolta pohjoisemmaksi valtateiden 4 ja 3 varsille. Valtatie 4 on nykytilanteessa varsin ruuhkautunut Helsingin seudulla. Tämä vaikuttaa valtakunnan tason kuljetusten täsmällisyyteen ja kustannustehokkuuteen. Valtatielle 4 on suunniteltu lisäkaistoja Helsingistä aina Keravan tasolle asti.

Tavaraliikenteen kannalta keskeiset MAL-suunnitelman kehittämistoimenpiteet koskevat logistiikan poikittaisyhteyksien kehittämistä (Keski-Uudenmaan pohjoinen logistiikkayhteys ja valtatie 25 kehittäminen). Tärkeänä suunnittelukohteena on tunnistettu Kehä IV. Lisäksi laaditaan verkollinen tarkastelu joukkoliikenne- ja tavaraliikennekaistojen mahdollisista yhteysväleistä. Kaistajärjestelyillä voidaan edistää joukkoliikenteen kilpailukykyä suhteessa henkilöautoliikenteeseen ja/tai parantaa tavaraliikenteen sujuvuutta ja luotettavuutta. Erilliskaistojen käyttöönotto edellyttää tarkempaa, osin jopa yksityiskohtaista suunnittelua erityisesti liittymäalueilla sekä verkollista vaikutusten arviointia.

Raskaan liikenteen taukopaikat valtakunnallisen ja kansainvälisen logistiikan solmukohtina

Raskaan liikenteen taukopaikat ovat tärkeitä logististen ketjujen ja erityisesti kuljetusten toimivuuden kannalta. Ajo- ja lepoaikalainsäädäntö edellyttää vuorokausilepoaikojen ja lyhyempien taukojen pitämistä määrätyin aikaväleihin. Tauko on pidettävä ajoajan täytyttyä ja kuljettaja on tästä henkilökohtaisesti vastuussa. Taukopaikkojen puute ei mahdollista tauon pitämistä optimaalisessa kohdassa kuljettajan ja kuljetusketjun kannalta, mikä nostaa kuljetusten kustannuksia. Vapaan taukopaikan etsintä aiheuttaa turhaa ajoa, mikä lisää liikenteen päästöjä ja vaikuttaa erityisesti katuverkolla liikenneturvallisuuteen.

Erityisesti yöaikaista pysäköintiä varten tarvitaan logistisesti hyvillä sijainneilla riittävän laajoja ja turvallisia alueita, joilla on tarjolla kuljettajille palveluita ja sosiaali-tiloja. Raskaan liikenteen taukopaikat, joissa on palveluja, ovat Helsingin seudulla ylikuormittuneita erityisesti yöaikaan valtateilla 1, 3, 4 ja 7 sekä Helsingin satamissa. Laskennallisesti Uudenmaan ELY-keskuksen alueella on tarve noin 400 uudelle, yöpymiseen soveltuvalla, turvallisella ja riittävän palvelutason omaavalla raskaan

liikenteen pysäköintipaikalle. Tämä arvio pohjautuu levähdys- ja palvelualueiden käyttäjälaskentoihin, mutta ei ota huomioon melko mittavaa muuta pysäköintiä esim. katujen varsilla, koulujen tai kauppakeskusten pihoilla. Uusien taukopaikka-alueiden tulisi sijaita suurimman kysynnän alueella eli pääkaupunkiseudulla ja sen välittömässä läheisyydessä. Keskeisimmät sijainnit ovat sisääntuloväylillä Kehä III:n tuntumassa tai Kehä III:n varrella. Sijaintien tarkastelussa tulee huomioida ELY-keskuksen selvitys [Raskaan liikenteen taukopaikat Uudenmaan ELY-keskuksen alueella \(2015\)](#) sekä Uudenmaan maakuntakaavan merkinnät taukopaikoista.

Komissio antoi ehdotuksen uudeksi TEN-T- asetukseksi joulukuussa 2021. Sen mukaan TEN-T -verkolla on oltava levähdysalueita 60 km välein ja turvallisia rekka-parkkeja 100 km välein. Asetusehdotus on edelleen käsittelyssä. Pääosin vaatimukset Suomen osalta täyttyvät, mutta komission määritelmän mukaisia turvallisia rekka-parkkeja Suomessa ei vielä ole.

MAL-suunnittelulla tulee varmistaa raskaan liikenteen taukopaikkojen kiireellinen toteutus. Kahden taukopaikan toteutuksesta sovittiin kuntien ja valtion kesken MAL-sopimuksessa vuosille 2020–2031, mutta niiden toteutus ei ole edennyt toivotusti.

Raskaan liikenteen taukopaikkojen toteuttamisen kustannus- ja vastuunjakomalli Helsingin seudulle valmisteltiin vuonna 2019 ja sitä käytettiin pohjana MAL-sopimuksessa. Kustannusjaon osalta sovittiin, että valtio maksaa pysäköintipaikkojen rakentamiskustannuksista 75 % ja kunnat 25 % ([Raskaan liikenteen taukopaikat Helsingin seudun MAL-prosessissa, 2019](#)). Kustannusjakoa on käytetty myös MAL-sopimuksessa 2020–2031.

Seudullinen ratkaisu tulisi löytyä pikaisesti, jotta seudun logistiikan toimivuus ja tehokkuus voidaan säilyttää. ELY-keskus on selvittänyt taukopaikkojen potentiaalisia sijainteja yhdessä kuntien kanssa MAL-sopimuksen mukaisesti. Kaksi kohdetta on valikoitunut jatkosuunnittelun kohteeksi: Klaukkalan ohikulkutien (Mt 132) liittymän alue valtatiellä 3 sekä valtatie 4 ja maantien 145 eritasoliittymän alue Tuusulan ja Järvenpään kuntarajalla. Valtatie 1 suunnan pysäköintialue on toistaiseksi ratkaisematta. Painetta taukopaikan löytymiselle lisää mm. Helsingin Länsisataman kasvava rooli. Seudullista kokonaisratkaisua ei voida muodostaa, jos näihin ei löydy ratkaisua.

MAL-sopimuksessa sovittujen kahden taukopaikan lisäksi kuntien kaavoituksessa tulee varautua tulevaisuuden taukopaikkatarpeisiin pääväylillä sekä alueilla, joihin on sijoittunut raskasta liikennettä synnyttävää toimintaa tai joissa maankäyttöä kehitetään erityisesti raskasta liikennettä synnyttävään suuntaan. Myös asumisen

merkittävä lisääminen luonnollisesti lisää tavaraliikenteen määrää, mm. kaupan kuljetuksia. MAL-sopimuksessa sovitut kaksi uutta raskaan liikenteen taukopaikkaa eivät riitä pidemmällä aikavälillä palvelemaan seudun kasvavia tavaraliikenteen tarpeita.

Varsinaisten taukopaikkojen lisäksi kuljetuksilla on tarve myös lyhytaikaiseen pysäköintiin mm. siirtokuormausta tai kuorman sitomista varten. Näitä alueita olisi tärkeää löytää pääkaupunkiseudulta mm. rakennustyömaiden, satamien tai muiden kuljetuksia synnyttävien toimintojen läheltä. Raskaan liikenteen taukopaikkojen suunnittelussa ja toteutuksessa tulisi huomioida myös taukopaikkojen liiketaloudellinen toimintamalli sekä raskaan liikenteen tulevaisuuden tarpeet vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkon osalta. Jotta raskaan liikenteen taukopaikkojen kiireellinen toteutus saataisiin varmistettua, tulisi asiaa edistämään perustaa laaja-alainen valtion ja kuntien edustajien ohjausryhmä.

Tieverkon luokittelun hyödyntäminen kaavoitus- ja liikenneratkaisuissa

- Kunnat ja valtio käyttävät kaavoitus- ja liikenneratkaisuissaan pohjana yhdessä valmisteltua Tieverkon luokitusta 2040, sekä päivittävät sitä tarpeen mukaan.

Joukkoliikenne- ja tavaraliikennekaistojen selvittäminen

- Laaditaan verkollinen tarkastelu joukkoliikenne- ja tavaraliikennekaistojen mahdollisista yhteysväleistä. Otetaan käyttöön joukko- ja tavaraliikenteen kaistoja verkollisen tarkastelun pohjalta. Kaistajärjestelyillä voidaan edistää joukkoliikenteen kilpailukykyä suhteessa henkilöautoliikenteeseen tai parantaa tavaraliikenteen sujuvuutta ja luotettavuutta.

Raskaan liikenteen taukopaikat

- Väylävirasto, ELY-keskus ja seudun kunnat sitoutuvat toteuttamaan kolme logistisesti hyvin saavutettavaa ja palveluiltaan monipuolista raskaan liikenteen taukopaikkaa. Taukopaikat sijaitsevat määritellyillä taukopaikkavyöhykkeillä pääkaupunkiseudun sisääntuloväylien vt1, vt3, vt4, vt7 välittömässä läheisyydessä ja/tai Kehä III vyöhykkeellä. Taukopaikkojen toteutuksessa sovelletaan kustannus- ja vastuunjakomallia, jossa valtio maksaa pysäköintipaikkojen rakentamiskustannuksista 75 % ja kunnat 25 %.
- Kunnat osoittavat logistisesti hyviltä sijainneilta riittävän laajat maa-alueet raskaan liikenteen taukopaikkakäyttöön sekä varmistavat kaavoittamalla ja maanhankinnalla soveltuvat alueet.
- Taukopaikkojen toteutumisen varmistaa perustettava laaja-alainen valtion ja kuntien edustajien ohjausryhmä.

5.3.4. Edistämme liikenteen digitalisaatiota ja automaatiota

Valtioneuvoston periaatepäätös automaation edistämisestä

Valtioneuvoston periaatepäätöksen liikenteen automaation edistämisestä mukaisesti (LVM 2021/137) automaatiota kehitetään ja hyödynnetään ihmiskeskeisesti. Ihmiskeskeisyys tarkoittaa esimerkiksi sitä, että perus- ja ihmisoikeudet ovat lähtökohtia automaatiojärjestelmien kehittämisessä ja käytössä. Periaatepäätöksen toisen linjauksen mukaisesti tiedon vaihtamista tehostetaan, minkä osalta väyläverkkoa koskeva ajantasainen, luotettava tieto on keskeistä myös automatisoituvalla liikenteelle. Tiedonkulku hyödyntää satelliittipaikannusta ja yleisiä viestintäverkkoja, kuten ja 4G/LTE-verkkoja sekä jatkossa myös 5G-verkkoja.

Kolmannen linjauksen mukaisesti liikenteen automaation sääntelykehikkoa kehitetään kokonaisvaltaisesti ja viranomaisten keskeisinä rooleina on olla mahdollistaja ja valvoja. Liikenteen automaation on oltava teknologianeutraalia ja sääntelyssä on huomioitava myös tulevaisuuden tarpeet ja mahdolliset uudet teknologiat. Sääntelyn on voitava mahdollistaa teknologian valinta sen perusteella, miten esimerkiksi tuotetaan parhaat palvelut kustannustehokkaalla ja kestäväällä tavalla. Automaattista liikennettä on kehitettävä yritysveltoisesti ja kestäväen kehityksen periaatteiden mukaisesti.

Liikenteen yhteinen tilannekuva tukemassa liikenteen digitalisoitumista

Liikenteen digitalisaatio on noussut tärkeäksi osaksi liikennejärjestelmän kehittämistä. Liikenteen hallinnan toimilla myös valmistaudutaan liikenteen automaatioon. Digitalisaatio, uudet teknologiat ja tieto mahdollistavat liikennejärjestelmän tehokkaamman hyödyntämisen, parantavat liikenteen häiriöttömyyttä, toimivuutta ja turvallisuutta sekä mahdollistavat liikenteen päästövähennyksiä. Liikenteen digitalisaatiolla mahdollistetaan esimerkiksi kuljetusten ennakkosuunnittelu sekä reittien ja kuljetuskaluston optimointi. Valtakunnallisen logistiikan digitalisaatiostrategian (LVM 2020:13) visiona onkin siirtyä kohti tehokasta ja kestäväää logistiikkaa digitalisaatiolla. Keskeistä on, että infrastruktuuri, logistiikka ja tieto muodostavat yhdessä toimivan kokonaisuuden.

Yhteistoiminnallisella ja vuorovaikutteisella liikenteen hallinnalla tavoitellaan liikenteen sujuvuuden, turvallisuuden, ympäristön sekä taloudellisuuden parantamista. Vuorovaikutteisen ja yhteistoiminnallisen liikenteen hallinnan päämääränä on kytkeä yhteen viranomaistoiminta ja kaupalliset liikennetietopalvelut. Nykytilanteessa

kaikkea kerättyä tietoa ei hyödynnetä täysimääräisesti, liikkujien saama informaatio on osin ristiriitaista ja investointitarpeet ovat kasvavia sekä osin päällekkäisiä.

Liikenteen yhteinen tilannekuva tarkoittaa sitä, että kaikilla loppukäyttäjäpalvelujen tarjoajilla on käytössään samat perustiedot liikennejärjestelmän vallitsevasta tilasta, mikä mahdollistaa yhtenäisen tiedotuksen ja ohjauksen (kuva 42). Yhteistä tilannekuvaa rakennetaan parantamalla tilannetietojen laatua ja kattavuutta, hyödyntäen yhteistyötä sekä julkisten toimijoiden että julkisten ja yksityisten, ekosysteemiin liittyvien toimijoiden kesken.

Liikenteen yhteisen tilannekuvan keskeiset elementit:

1. Tie- ja katutyötiedot
2. Yleisötapahtumien ja kulkueiden tiedot
3. Häiriötiedot
4. Olosuhdetiedot
5. Liikenteen sujuvuustiedot ja –ennusteet
6. Liikenteen ohjausjärjestelmien tilatiedot
7. Staattiset verkkojen ominaisuustiedot
8. Pysäköintialueiden staattiset ja dynaamiset tiedot
9. Liikennepalvelujen tarjonnan dynaamiset tiedot
10. Ajoneuvokohtaiset sijainti- ja reittitiedot

Julkisten toimijoiden roolina on ekosysteemin perustaminen ja koordinointi, tilannekuvan kehittäminen sekä tietyiltä osin loppukäyttäjille tarkoitettujen peruspalvelujen tarjoaminen. Julkiset toimijat keräävät tietoa omien järjestelmiensä kautta tai vastaavat prosesseista, joissa tietoa tuotetaan eri toimijoiden toimesta (esim. katutyöt). Kaupallisten toimijoiden keskeisin rooli on loppukäyttäjäpalvelujen kehittäminen ja tarjoaminen markkinaehtoisesti osana nykyistä pääliiketoimintaa.

Kuva 42. Kuva 43. Liikenteen yhteisen tilannekuvan keskeiset elementit.

[Vuorovaikutteisen ja yhteistoiminnallisen liikenteen hallinnan esisuunnitelmassa \(2022\)](#) esitetään jatkosuunnitteluun kolmea palvelukokonaisuutta, jotka ovat informaatiopalvelut matkan aikana, liikenteen ohjaus sekä matkan suunnittelu- ja reitinopastuspalvelut. Informaatiopalveluja käytetään matkan aikana ja niiden on tarkoitus tarjota olennaista tietoa vaarallisista tai muutoin liikkujan matkaa haittaavista tilanteista. Liikenteen ohjauksen sovellukset hyödyntävät uudenlaisia ajoneuvojen päätelaitteita tai laajaa tietopohjaa liikenteen ohjauksen optimointiin. Liikennevalot ovat Helsingin seudulla yleisimmin käytössä oleva liikenteenhallinnan sovellus. Matkan suunnittelu- ja reitinopastuspalvelut liittyvät sekä julkisten toimijoiden että kaupallisten palveluntarjoajien palvelujen kehittämiseen sekä lähtötietoja parantamalla että sopimalla yhteiset pelisäännöt erilaisten liikennetilanteiden ohjaukseen.

Automaation hyviä vaikutuksia on edistettävä julkisen tahon ohjauksella

Liikenteen automaation avulla ennustetaan voitavan parantaa liikenteen turvallisuutta, matkustusmukavuutta, energiatehokkuutta ja täsmällisyyttä sekä vähentää päästöjä, ruuhkia, pysäköintitilan tarvetta ja ajoneuvon kuljettamiseen käytettävää aikaa. Parhaimmillaan liikenteen automaation myönteiset vaikutukset voivat olla mitavia: kuljetuskustannukset voivat alentua, liikenneonnettomuudet vähetä ja liikennejärjestelmän käyttö tehostua. Toisaalta kehitys voi johtaa myös kielteisiin vaikutuksiin. Ruuhkat voivat kasvaa ja liikenteen energiatehokkuus heiketä, jos autoliikenteen houkuttelevuuden kasvu johtaa lisääntyneisiin ajoneuvomääriin. Lisäksi turvattomuus tai turvattomuuden tunne voi kasvaa kuljettajattomien ajoneuvojen sisällä.

Helsingin seudulla liikenteen automaatiolla on todennäköisesti eniten vaikutusta tieliikenteeseen, mutta lähitulevaisuudessa automaation vaikutukset liikennejärjestelmään jäänevät vähäisiksi. Myöhemmässä vaiheessa kutsuohjattu joukkoliikenne, robotitaksipalvelut tai jaetut automaattiajoneuvot voivat houkuttaa henkilöauton käyttäjiä liikkumispalvelujen pariin, jos niiden kilpailukyky esimerkiksi matka-ajan ja palvelutason osalta ovat tarpeeksi hyviä. Raideliikenteessä automaation avulla voidaan lisätä kapasiteettia, parantaa täsmällisyyttä ja energiatehokkuutta sekä nopeuttaa häiriötilanteista palautumista, mikä voi edistää ja korostaa raideliikennettä joukkoliikenteen runkona. Raideliikenteen toimijoiden on hyvä käydä vuoropuhelua automaation, kalustohankintojen ja infrahankkeiden yhteensovittamisessa ja edistää täten rautatieinfran valmiutta tukea liikenteen automaation kehitystä. Automaattisen vesiliikenteen merkitys on todennäköisesti myös tulevaisuudessa seudun sisäisessä liikkumisessa vähäinen. Ilmailun automaation vaikutuksia on vaikea arvioida, sillä se on kulkumuotona uusi ja käyttökohteista on toistaiseksi niukasti tietoa. On tärkeää, että Traficom ja muut MAL-toimijat edistävät aktiivista vuoropuhelua [U-space-sääntelyn](#) osalta.

Kaikkien kulkumuotojen toimissa korostuvat ensivaiheessa automaation pilottien ja kokeiluin tuotetun tiedon kerääminen, pilotoinnin koordinointi sekä automaation vaikutusten, hyötyjen, haittojen ja kustannusten tutkiminen ja selvittäminen. Automaatio nojaa teknologian osalta vahvasti kansainväliseen ja kansalliseen kehitykseen. Toimijoiden on osallistuttava niin teknologian kehitystä kuin kansallista ja EU-tason digitaalisen tiedon tuottamiseen liittyvään sääntelyyn, ja niiden edellyttämiä toimenpiteitä arvioitava säännöllisesti.

Liikenteen automaation suotuisten vaikutusten edistäminen edellyttää julkisen tahon ohjausta. Kehityskulkua voidaan ohjata esimerkiksi kehitysohjelmien, julkisten

hankintojen, kaupunkisuunnittelun ja sääntelyn keinoin. Tietovarantojen avaaminen ja ajantasaisen tilannekuvan tuottaminen ovat edellytyksiä toimivalle automaattiliikenteelle, ja niistä on hyötyä joka tapauksessa myös ennen automaatiota esimerkiksi liikenteenhallinnan ja liikennetietopalvelujen näkökulmasta. Tuotettavat tiedot ovat sekä staattisia (liikenneinfra, historiatiedot ym.) että dynaamisia (olosuhteet, liikennetilanne, onnettomuudet, poikkeusreitit ym.).

HD-kartat ja digitaaliset kaksoiset eli virtuaaliset mallit auttavat muodostamaan automaattiajoneuvon liikkumiseen vaatiman tilannekuvan. Yhteistoiminnalliset palvelut ([Co-operative Intelligent Traffic System Services/C-ITS-palvelut](#)) ovat myös osa digitaalista infrastruktuuria mahdollistamalla ajoneuvon tai liikkujan ja infrastruktuurin välisen sähköisen tiedonvaihdon.

HD-kartat ovat erittäin tarkkoja karttoja, jotka voivat sisältää esimerkiksi digitaalisten kameroiden ja GPS-järjestelmän tuottamaa tietoa. Digitaalinen kaksonen yhdistää tieverkon staattiset (tien leveys, kaistat, keskilinjageometria, jne.) ja dynaamiset (liikennetiedot, säätiedot, jne.) tiedot ja mahdollistaa ajantasaisen digitaalisen mallin liikenneympäristöstä. Digitaalinen kaksonen hyödyttää etenkin liikennejärjestelmän ylläpitoa ja kunnossapitoa, suunnittelua ja rakentamista, joten se on hyödyllinen jo ennen automaattiajoneuvojen yleistymistä.

Koneluettavat kaistamerkinnot ja liikennemerkit liittyvät niin merkkien fyysiseen kuin digitaaliseen kuntoon. Fyysisten merkintöjen ja merkkien on oltava niin hyväkuntoisia, että kone pystyy tunnistamaan ne.

Miehittämättömän ilmailun toimenpiteissä on huomioitava, että ilmatilaa koskee jo nykyisellään esimerkiksi teitä ja katuja tiukempi sääntely. U-space-sääntelyn tavoitteena on harmonisoida edellytykset U-space-ilmatilojen perustamiseen ja mahdollistaa turvallinen ja hallittu ilmailu. U-space-ilmatila on alue, joka rajoittaa ilmatilan käyttöä. U-space ilmatilan sääntely ja tilankäyttö vertautuu erityisesti kaupunkiympäristössä maankäytön suunnitteluun ja julkisen tilan käyttöön. Sen vuoksi sääntelyssä tulee huomioida kaupunkien ja kuntien muu maankäyttö ja sen suunnittelu- ja osallistamiskäytännöt. Viranomaisen sertifioi U-space-ilmatilan palveluntarjoajan. Kunkin U-space-ilmatilan palveluntarjoaja vastaa esimerkiksi paikannustiedon jakamisesta sekä lentoluvan myöntämisestä. U-space-ilmatilan palveluntarjoaja on vastuussa paikannustietojen sekä lentoreittien jakamisesta. Kunnilla voi olla intressejä vaikuttaa ilmatilan käyttöön.

Traficom ja muut MAL-toimijat edistävät aktiivista vuoropuhelua U-space-sääntelyn osalta ja kehittävät väliaikaisten lentoesteiden huomiointia.

Parhaimmassa tapauksessa vuoropuhelua palveluntarjoajan kanssa käytäisiin jo ennen ilmatilan perustamista. Monet droneihin liittyvistä toimenpiteistä ovat muiden toimijoiden kuin MAL-toimijoiden vetovastuulla. Tästäkin näkökulmasta aktiivinen vuoropuhelu eri toimijoiden kesken on tärkeää.

Helsingin seudulla kerätään ja koordinoidaan aktiivisesti tietoa liikenteen automaation piloteista ja kokeiluista sekä selvitetään ja tutkitaan automaation mahdollisia vaikutuksia (hyötyjä, haittoja ja kustannuksia). Useat toimijat (esim. kunnat, joukkoliikennetoimijat, yritykset, teknologiatoimittajat) niin Suomessa kuin ulkomailla ovat toteuttaneet erilaisia automaatiopilotteja. Näiden pilottien tietojen koordinointi ja kokoaminen yhteen niin onnistumisten kuin oppien osalta on tärkeää, jotta pilotit tukisivat automaation kehitystä eivätkä päätyisi toistamaan itseään.

Hankintaosaamista kehitetään siten, että hankinnat ovat yhä tavoitteellisimpia ja niissä keskitytään tavoiteltujen vaikutusten saavuttamiseen tietyn teknologian sijaan. Hankintojen yhteydessä on määriteltävä tietoturvan ja kyberturvallisuuden vaatimukset.

Liikenteen tietovarannot ja automaatio

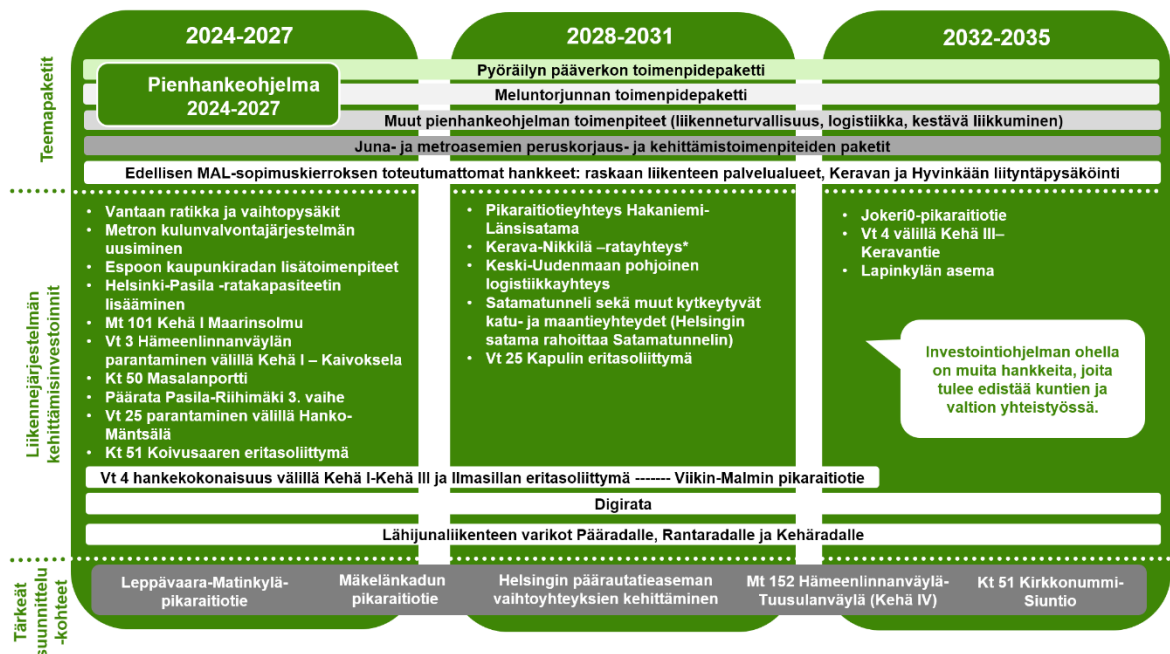
- Seudun ja valtion toimijat edistävät ajantasaista tilannekuvaa tietovarantojen avaamisen ja standardoinnin avulla. Kuntien katuverkon ja valtion väyläverkon tietojen kattavuutta, laatua ja saatavuutta kehitetään liikenteen automaation tarpeita varten valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaisesti.
- Raideliikenteen toimijat edistävät rautatieinfran valmiutta tukea liikenteen automaation kehitystä.
- Traficom ja muut MAL-toimijat edistävät aktiivista vuoropuhelua U-space-sääntelyn osalta ja kehittävät väliaikaisten lentoesteiden huomiointia.
- Helsingin seudulla toteutettavien liikenteen automaation pilottien ja kokeilujen vaikutuksia tutkitaan.

5.4. Investoimme resurssiviisaasti

Tämä luku sisältää MAL 2023 -suunnitelman investointiohjelman 12 vuodeksi. MAL-investointiohjelma on valmisteltu vuosille 2024–2035 ja hankkeet määritetty kolmeen koriin (vuosille 2024–2027, 2028–2031 ja 2032–2035) hankkeiden toteuttavuuden pohjalta (kuvat 43 ja 44).

Tavoitteena on ollut muodostaa eri liikennemuotojen ja seudun eri alueiden näkökulmasta tasapainoinen kokonaisuus, jonka vaikutukset vastaisivat MAL 2023 -suunnitelman tavoitteisiin (hiilineutraali, menestyvä, hyvinvoiva). 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 investointiohjelmaan. Hankkeiden osalta on huomioitu niiden suunnitteluvalmius ja toteutettavuus sekä seudullinen vaikuttavuus, kustannustehokkuus ja vaikutus maankäytön kehittämiseen. Kokonaisuudessa on huomioitu myös eri osapuolten näkemyksiä hankkeiden tarpeellisuudesta ja kiireellisyydestä, joita on kerätty läpi prosessin.

MAL- investointiohjelma 2024-2035



Kuva 44.. MAL 2023- suunnitelman investointiohjelma vuosille 2024–2035.

* Kerava-Nikkilä -ratayhteyshanke on mahdollista aloittaa vuoteen 2030 mennessä, jos maankäyttö kehittyy Sipoon ja Keravan ennusteiden mukaisesti (yhteensä 20 000 asukasta vyöhykkeellä). Sipoon ja Keravan kuntien ylimääräisistä rahoitusosuuksista liikenteen operointikustannuksiin tulee sopia seudullisesti. Näistä rahoitusosuuksista Sipoo on ilmoittanut ottavansa vastuun MAL 2019-suunnitelman mukaisesti.

MAL 2023 -suunnitelman investointiohjelmaan on sisällytetty hankkeet, jotka ovat mukana Väyläviraston investointiohjelmassa ja toteutuvat mahdollisesti kaudella 2023–2030. Linjaus koskee seuraavia liikennehankkeita:

- Päärata Pasila-Riihimäki 3. vaihe
- Vt 4 parantaminen ja Ilmasillan eritasoliittymä (sis. liikenteen hallinta Koskela–Järvenpää)
- Vt 25 Hanko-Mäntsälä

Väyläviraston investointiohjelmassa on mukana myös muita hankkeita, jotka sijaitsevat kokonaan tai osittain Helsingin seudulla. Näitä ovat mm. Hanko-Hyvinkää -radan peruskorjaus, seudullisten pyörätieverkkojen ja laatukäytävien kehittäminen valtion verkolla sekä maanteiden perusväyläpidon hankkeet (sisältää mm. Mt 110 Brobackantie-Kolmperäntie painumakorjaus ja jalankulun ja pyöräilyn yhteydet). Lisäksi MAL 2023- suunnitelman investointiohjelmassa on huomioitu Digirata-hanke, jonka toteutus jatkuu vuoteen 2040.

Investointiohjelmalla pyritään hyödyntämään olemassa oleva liikennejärjestelmä tehokkaasti ja täysimääräisesti, mistä johtuen hankekokonaisuus sisältää myös olemassa olevan järjestelmän korjaus- ja kehittämistarpeita. Investointiohjelmalla pyritään vastaamaan valtakunnan suurimman kaupunkiseudun kasvuun ja investointitarpeeseen. Investointiohjelman laadinnan yhteydessä on tunnistettu julkistalouden tilanne sekä valtion liikenneinvestointien rahoitukseen vaikuttava Liikenne 12 -suunnitelman rahoitusraami. Investointiohjelman toteutuksen lähtökohtaisena periaatteena on, että se osapuoli, jonka taseeseen liikenneinvestointi kirjataan, on päävastuussa investoinnista ja sen rahoituksesta.

Investointiohjelman kokonaiskustannukset ovat arviolta 3,8 mrd. euroa. Kustannuksissa on huomioitu osittain kustannustason nousun vaikutukset hankkeiden hintatasoon. Erityisesti viimeisen hankekorin hankkeiden kustannuksiin liittyy vielä merkittäviä epävarmuuksia. Kustannukset täsmentyvät suunnittelun edetessä.

Investointiohjelmaan on valittu Helsingin seudun kestävän kasvun kannalta keskeiset liikennehankkeet. Investointiohjelman ohella on myös muita hankkeita, joita tulee edistää kuntien ja valtion yhteistyössä.

Vt 4 hankekokonaisuus muodostuu valtatie 4 kehittämisestä välillä Kehä I-Kehä III, Ilmasillan eritasoliittymästä sekä Viikin-Malmin pikaraitiotiestä. Liikennekäytävän liikenteen ja maankäytön kehittämisen osalta pyritään löytämään kokonaisratkaisu ja suunnittelussa huomioidaan hankekokonaisuus, vaikka hankkeet toteutetaan erillisinä hankkeina ja eri nelivuotiskausilla. Vt4 kehittäminen käynnistetään vuosina 2024-2027, kun taas Viikin-Malmin pikaraitiotien toteutus käynnistyy vuosina 2028-2031.

MAL2023 -suunnitelmakartta



Suunnitelman investointihankkeet:

Ratahankkeet:

- 1) Helsinki-Pasila -kapasiteetin lisääminen
- 2) Kerava-Nikkilä -ratayhteys
- 3) Pasila-Riihimäki -kapasiteetin lisäämisen 3. vaihe
- 4) Lähijunaliikenteen varikko Pääradalle
- 5) Lähijunaliikenteen varikko Rantaradalle
- 6) Lähijunaliikenteen varikko Kehäradalle
- 7) Lapinkylän asema

Pikaraitiotiehankkeet:

- 8) Vantaan pikaraitiotie
- 9) Viikin-Malmin pikaraitiotie*
- 10) Jokeri 0 -pikaraitiotie
- 11) Hakaniemi-Länsisatama -pikaraitiotie

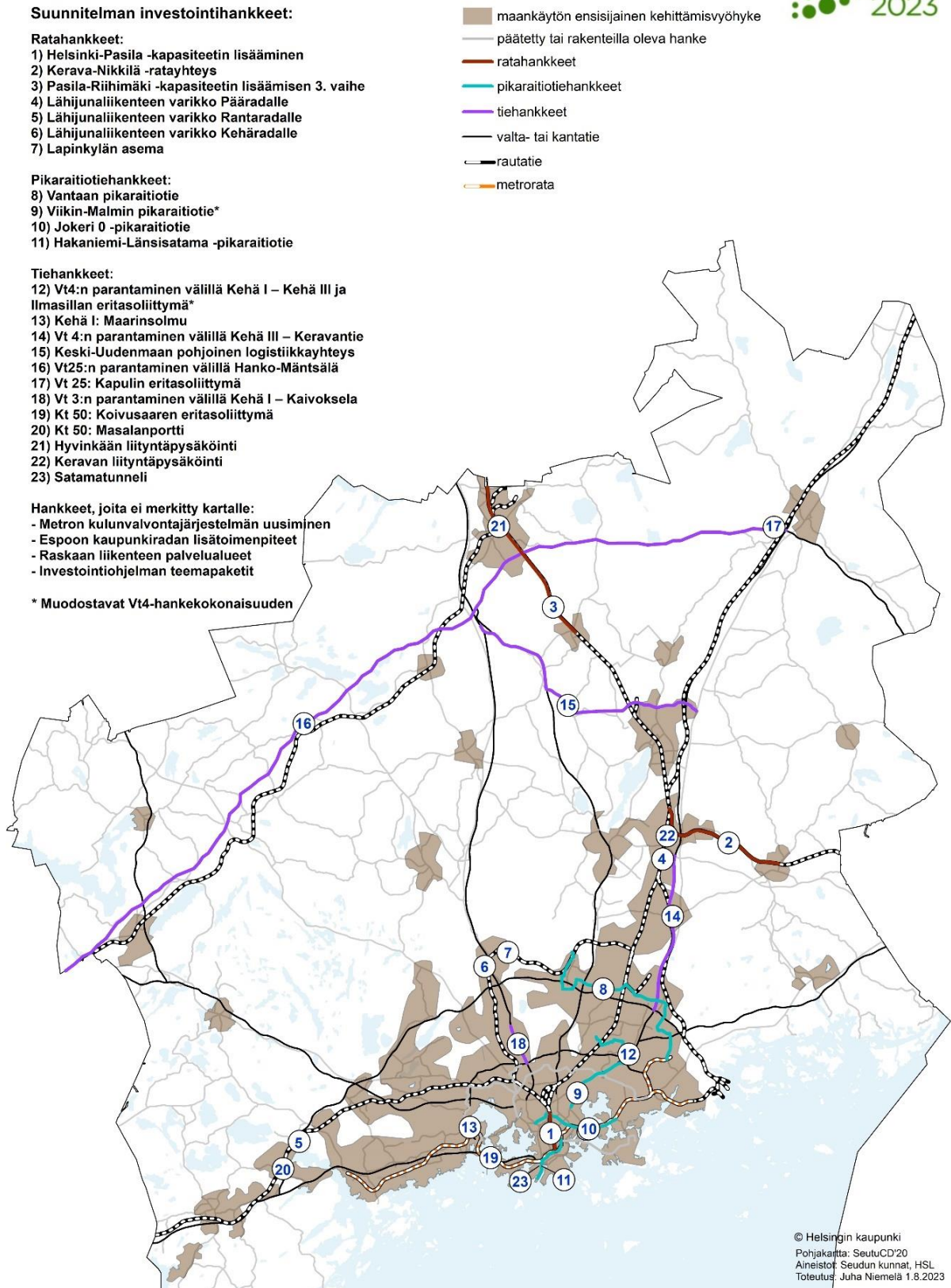
Tiehankkeet:

- 12) Vt4:n parantaminen välillä Kehä I – Kehä III ja Ilmasillan eritasoliittymä*
- 13) Kehä I: Maarinsolmu
- 14) Vt 4:n parantaminen välillä Kehä III – Keravantie
- 15) Keski-Uudenmaan pohjoinen logistiikkayhteys
- 16) Vt25:n parantaminen välillä Hanko-Mäntsälä
- 17) Vt 25: Kapulin eritasoliittymä
- 18) Vt 3:n parantaminen välillä Kehä I – Kaivoksela
- 19) Kt 50: Koivusaaren eritasoliittymä
- 20) Kt 50: Masalanportti
- 21) Hyvinkään liityntäpysäköinti
- 22) Keravan liityntäpysäköinti
- 23) Satamatunneli

Hankkeet, joita ei merkitty kartalle:

- Metron kulunvalvontajärjestelmän uusiminen
- Espoon kaupunkiradan lisätoimenpiteet
- Raskaan liikenteen palvelualueet
- Investointiohjelman teemapaketit

* Muodostavat Vt4-hankekokonaisuuden



© Helsingin kaupunki
Pohjakartta: SeutuCD'20
Aineistot: Seudun kunnat, HSL
Toteutus: Juha Niemelä 1.8.2023

Kuva 45. MAL 2023 -suunnitelman investointiohjelman hankkeet vuosina 2024–2035.

Jatkosuunnittelussa tulee arvioida hankkeiden suunnitteluratkaisuja vastaamaan toimintaympäristössä (mm. liikennemäärissä) tapahtuneita muutoksia. Toimintaympäristön muutoksilla saattaa olla vaikutusta hankkeiden laajuuteen, vaiheistukseen ja kiireellisyyteen. MAL-suunnitelmaan sisältyvien liikennehankkeiden yksityiskohtaisemmassa budjetoinnissa tulee ottaa huomioon johtosiirtoinvestoinnit ja vesihuololle aiheutuvat kustannukset. Hankkeiden keskinäiseen ajoitukseen ja niiden aiheuttamiin liikennejärjestelyihin tulee myös kiinnittää nykyistä enemmän huomiota yksityiskohtaisemman aikataulutuksen yhteydessä.

Tieverkon kehittämisessä keskisuuret (n. 5–30 M€) hankkeet ovat jääneet usein paitsioon jättihankkeiden rinnalla, eikä niille ole myöskään osoitettu MAL-rahoitusta pienten hankkeiden tapaan. Yhtenä syynä tähän ovat hankkeiden priorisoinnin ja keskinäisen vertailun haasteet. MAL 2023 -suunnitteluprosessin yhteydessä arvioitiin keskisuurten väyläverkon investointien vaikutuksia sekä yhteiskuntataloudellista kannattavuutta. Tarkasteluun valittiin kymmenen seudullisesti tärkeiksi koettua hanketta, joiden suunnitelmavalmius oli riittävä arviointien tekemiseen.

Priorisointien pohjalta investointiohjelmaan valikoituivat seuraavat hankkeet:

- Koivusaaren eritasoliittymä (Helsinki) (*merkittävän maankäyttöalueen kehittäminen*)
- Masalanportin eritasoliittymän parantaminen (Kirkkonummi) (*maankäyttö, Kehä III palvelutaso*)
- Vt 25-Kapuli eritasoliittymät (Vt 25 kehittäminen Mäntsälässä) (*elinkeinoelämä, kuljetukset*)

Koivusaaren eritasoliittymä on edellytys Koivusaaren merkittävän maankäytön kehittymiselle. Liittymä mahdollistaa uuden asunto- ja työpaikka-alueen rakentamisen (5000 asukasta ja 3000–4000 työpaikkaa). Koivusaari muuttuu kiinteämmin osaksi ympäröivää kaupunkirakennetta. Uusi alue rakentuu nykyisen metroaseman ympärille, jolloin tehokas joukkoliikenneyhteys on mahdollisimman hyvin hyödynnettävissä. Monipuolinen saavutettavuus on myös elinkeinoelämän sijoittumisen kannalta erittäin merkittävä tekijä.

Masalanportin eritasoliittymä rinnakkaisyhteyksineen mahdollistaa Masalan ja Luoman alueiden maankäytön suunnitellun kehittämisen. Hanke auttaa osaltaan muodostamaan elinkeinoelämän kannalta tärkeästä Kehä III:sta tasalaatuisen yhteyden, jolla liikenne on sujuvaa ja turvallista pitkälle tulevaisuuteen. Eritasoliittymä myös

parantaa alueen toimitilojen ja palveluiden saavutettavuutta. Hankkeen yhteiskuntataloudellinen kannattavuus on korkea.

Vt 25 kehittäminen Mäntsälässä mahdollistaa pohjoispuoleisen asemakaavan toteutumisen, jonka tarkoituksena on laajentaa nykyistä Kapulin yritysalueita. Nykyiset terminaalitoiminnot hyötyvät sujuvammasta liittymäratkaisusta välittömästi. Hanke sijaitsee valtakunnallisesti merkittävällä tiejaksolla, ja väylän palvelutaso pitkämatkaiselle liikenteelle paranee hankkeen myötä. Hankkeen yhteiskuntataloudellinen kannattavuus on erittäin korkea, ja hanke olisi kannattava jo pelkästään kuljetustalouden ja kuljetusten sujuvuuden perusteella.

Pienet infrahankkeet parantavat liikennejärjestelmää tehokkaasti

Helsingin seudun HLJ- ja MAL-suunnitelmissa on vuodesta 2011 alkaen esitetty toteutettaviksi suurten kehittämishankkeiden (yli 5 M€) lisäksi pieniä ja kustannustehokkaita infratoimenpiteitä. Tämä valtion ja kuntien yhteinen pienten ja keskisuurten MAL-hankkeiden ohjelma on saanut rahoitusta MAL-sopimuksissa vuodesta 2012 lähtien. Rahoituksella on toteutettu mm. maanteiden pyöräteitä, liityntäpysäköintiä, alikulkuja sekä muita pieniä liikenneturvallisuustoimia. Toimenpiteet ovat olleet suhteellisen nopeita toteuttaa sekä vaikutuksiinsa nähden edullisia. Lisäksi on huomattava, että perusväylänpidon alhaisen rahoitustason takia näitä hankkeita ei olisi pystytty toteuttamaan lainkaan ilman MAL-rahoitusta.

Pienten ja keskisuurten hankkeiden ohjelmointia on jatkettu myös MAL 2023 -suunnitelmakaudella. Ohjelman hankkeilla edistetään kestävästä liikkumisesta, suojataan ihmisiä melulta ja parannetaan liikenneturvallisuutta sekä logistiikan edellytyksiä (kuvat 46 ja 47). Ohjelman rahoituksella toteutetaan mm. Helsingin seudun pääpyöräilyverkkoa sekä meluntorjunnan toimintasuunnitelmien kohteita.

Lähtökohtana ohjelmoinnissa toimivat seuraavat periaatteet:

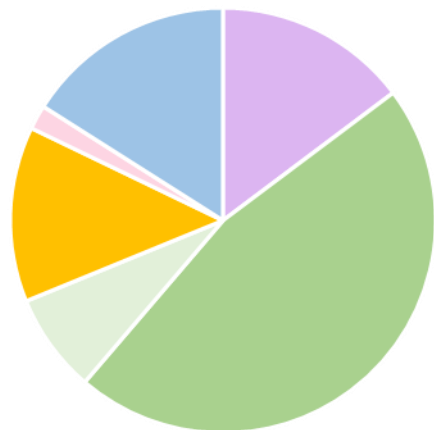
- valtio ja kunnat rahoittavat ohjelmaa yhtä suurella rahoitusosuudella
- puolet valtion rahoituksesta kohdistuu pääkaupunkiseudulle, puolet KUUMA-kuntiin.

Pienhankeohjelman pohjana toimivat edellisten ohjelmien toteutumattomat hankkeet täydennettynä uusilla, kuntien ja ELY-keskuksen esittämällä hanketarpeilla, jotka ovat toteutettavissa vuoteen 2027 mennessä. Pienhankeohjelman suuruus noin 80–90 miljoonaa euroa vuosille 2024–2027. Nimettyjen hankkeiden lisäksi ohjelmassa varaudutaan toteuttamaan pyöräilyn pääverkon parantamistoimia ja pieniä liikenneturvallisuuskohteita, parantamaan pysäkkien laatua tieverkolla sekä

poistamaan esteitä erikoiskuljetusreiteiltä. Näillä pienillä teemapaketeilla lisätään ohjelman joustavuutta ja mahdollistetaan pienempien parantamistoimien (esimerkiksi pyöriteiden päällystyksen) toteuttaminen tarpeiden perusteella.

Pienten ja keskisuurten hankkeiden ohjelmoinnin jatkuvuutta parannettiin tunnistamalla myös lisäsuunnittelua edellyttäviä kohteita, jotka voitaisiin toteuttaa vuosina 2028–2031. Ohjelmointi on osa jatkuvaa liikennejärjestelmätyötä. Hankkeiden etenemistä seurataan ja uusia hanketarpeita tunnistetaan vuosittain. Lopullinen ohjelma vuosille 2024–2027 muodostetaan MAL-sopimuksen pohjalta.

MAL 2023 pienhankkeet (88 M€)



- Meluntorjunta 13 M€
- Pyöräilyn pääverkko 40 M€
- Muu pyöräilyn ja kävelyn verkko 7 M€
- Liikenneturvallisuus 12 M€
- Joukkoliikenne ja liityntäpysäköinti 2 M€

Kuva 46. Alustavan pienhankeohjelman 2024–2027 hankkeiden jakautuminen teemoittain.

Investointiohjelman toteutus

- Kunnat ja valtio edistävät yhdessä investointiohjelman kohteiden ja teemapakettien suunnittelua ja toteutusta.

Alustava pienhankeohjelmaluonnos 2024–2027

Pyöräilyn pääverkko

- **Pyöräilyn pääverkon parantamistoimet**, Helsingin seutu
- **Rantaradan baana Kauniaisissa**
- **Pohjoisbaana, pääradanvarren baana Kytömaantiellä välillä Kerava Järvenpää, Järvenpää, Kerava & Tuusula**
- **Mt 1324 Lahnuksentien jalankulku- ja pyörätie välille Huhtamäentie– Veikonmäki, Espoo & Nurmijärvi**
- **Mt 110 Nupurintie välillä Kolmirannantie - Brobackantie (yhteysväli Veikkola-Espoo), Espoo**
- **Mt 1421 Jokelantie välillä rautatieasema – Palopuro, Hyvinkää**
- **Mt 148 Kulloontie välillä Tuusulanväylä-Kerava, Tuusula, Kerava**
- **mt 11689 Söderkullantie, Brobölintie välillä Södekulla – Nikkilä, Sipoo**
- **Mt 1130 Lapinkyläntie välillä Tampajantie-Evitskogintie, Kirkkonummi**
- **Mt 110 Vanha Turuntie ja Pillistöntie (yhteysväli Veikkola - Nummela), Vihti**
- **Mt 1456 Hirvihaarantie jalankulku- ja pyöräilyväylä (Kuntomajantien liittymä - Sepänmäki), Mäntsälä**
- **Mt 1321 Perttula-Nurmijärvi, jalankulku ja pyörätie, Nurmijärvi**

Muu jalankulku- ja pyöräilyverkko

- **Mt 11671 Linjatien jalankulku- ja pyörätie välille mt 1456 (Vanha valtatie) - mt 140 (Vanha Lahdentie), Järvenpää, Mäntsälä & Tuusula**
- **Mt 11479 (Rusutjärventie), jalankulku- ja pyörätien toteuttaminen välille kt 45 (Hämeentie) – mt 11475 (Siippoontie), Tuusula**
- **Maantien 11227 (Överbyntie) parantaminen rakentamalla jalankulku välille Karlbergintie-Granbackantie, Kirkkonummi**
- **Kt 55 jkp-tie välillä mt140-Poikkitie, Mäntsälä**
- **Mt 11269 Gesterbyntie jalankulku- ja pyörätie välillä Gesterborgintie – Hopeakuja, Kirkkonummi**



Meluntorjunta

- **Vt 4 Metsola-Jokivarsi, Vantaa**
- **Kt 45 Torpparinmäki, Helsinki**
- **Vt 4 Viikki, Helsinki**



Liikenneturvallisuus

- **Pienet liikenneturvallisuustoimet**, Helsingin seutu
- **Mt 148 Öljytie, Brobölintien liittymä, liikennevalot, kaistajärjestelyt ja kevyen liikenteen järjestelyt, Sipoo**
- **Mt 120 Vihdintien/Niipperintien liittymän parantaminen ja kl alikulku, Espoo**
- **Liikenneturvallisuuden parantaminen, Hirsalantien jalankulku- ja pyörätie, Kirkkonummi**
- **Mt 1311 Rajamäentien-Urttilantien risteyksen parantaminen, Nurmijärvi**

Logistiikka

- **Esteiden poisto erikoiskuljetusreiteiltä (portaalit, liikennevalot, saarekkeet), Helsingin seutu**
- **Vt 25 ja mt 130 ramppi, Hyvinkää**
- **vt 25 ja Kalevankadun liittymä, Hyvinkää**
- **vt 25 ja mt 1421 ramppi, Hyvinkää**
- **Mt 1452 Vähänummentien kehittäminen osana Keski-Uudenmaan logistiikkaväylää (+ alikulku), Järvenpää**



Joukkoliikenne ja liityntä-

- **Pysäkkien laadun parantaminen tieverkolla, Helsingin seutu**
- **Liityntäpyöräpysäköinnin kohteet, Helsingin seutu**
- **Kt 45, Riihikallion bussipysäkki, pyöräliityntäpysäköinti, Tuusula**



Kuva 47. Alustava pienhankkeiden ohjelmaluonnos 2024–2027.

6. Jatkoimet

MAL 2023 -suunnitelman valmistumisen jälkeen suunnitelmaa pannaan toimeen normaaleissa kuntien ja valtion prosesseissa, kuten jatkuvassa liikennejärjestelmätöössä sekä kaavoituksessa. Lisäksi MAL 2023 -suunnitelmalla valmistaudutaan kuntien ja valtion välisen, vuosille 2020–2031 tehdyn MAL-sopimuksen päivitykseen. MAL-sopimuksen päivitys käynnistyy vuonna 2023. MAL 2023 -suunnitelma syöttää keskeisiä sisältöjä kuntien ja valtion välillä sovittavaksi.

MAL 2023 -suunnitelmassa on esitetty joitakin jatkoselvitystarpeita teemoista, joita ei ole tyhjentävästi tarkasteltu MAL-suunnitteluprosessin aikana. Tunnistettuja jatkoselvitys- ja jatkotyötarpeita ovat:

- Joukkoliikenteen nopeuttamisen toimenpiteet
- Kävelyn edistämishjelma
- Helsingin seudun vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluverkon nykytila ja kehittämistarpeet
- Hankeyhtiöiden suurten ratahankkeiden vaikutukset Helsingin seudun liikennejärjestelmään ja maankäyttöön
- Etätyön määrä ja vaikutukset koronapandemian jälkeen
- Asumispreferenssit ja muuttoliikkeen muutokset
- Jakeluliikenne (ja verkkokauppa) Helsingin seudulla tulevaisuudessa
- Seudun tieverkon liikennemäärät ja ruuhkautuminen nyt ja tulevaisuudessa
- Tieverkon nopeusrajoitusten alentaminen ja erilliset joukko- ja tavaraliikenteen kaistat - verkollinen tarkastelu mahdollisista yhteysväleistä ja näiden laajemmista vaikutuksista
- Mahdollisten ympäristövyöhykkeiden laajuus, vaiheistus, toteutustapa ja vaikutukset

7. Lähteet

Asumisen ilmiöt Helsingin seudulla 2021, HSY, [Asumisen ilmiöt 2021 \(hsy.fi\)](https://www.hsy.fi)

Benchmarking European Service of public Transport, 2022, <https://www.benchmarkingpublictransport.org/>

Connecting Europe Facility, 2021, [Connecting Europe Facility | Innovation and Networks Executive Agency \(europa.eu\)](https://ec.europa.eu/euifundamentals/)

COVID-19-pandemian vaikutukset Helsingin seudun muuttoliikkeeseen, asunto-markkinoihin ja asumispreferensseihin, 2022, [Microsoft Word - OVID-19-pandemian vaikutukset Helsingin seudun muuttoliikkeeseen asuntomarkkinoihin ja asumispreferensseihin_9 \(azureedge.net\)](https://www.azureedge.net/)

Digirata, 2022, [Edellytykset tulevaisuuden rautatieliikenteelle rakennetaan nyt - Digirata](https://www.digirata.fi/)

ERTMS, European Rail Traffic Management System, 2019, [European Rail Traffic Management System \(ERTMS\) | ERA \(europa.eu\)](https://www.era.europa.eu/)

Etätyö ja joukkoliikenne HSL, Nysse ja Föli alueilla, 2021 Työnantajakyselyn tulokset. Taloustutkimus 2021, https://hslfi.azureedge.net/globalassets/hsl/tutkimukset/koronatutkimukset/tyonantajakysely_etatyosta_taloustutkimus_2021.pdf

Euroopan laajuinen liikenneverkko TEN-T, 2022, Traficom 15.11.2022. <https://www.traficom.fi/fi/liikenne/liikennejarjestelma/euroopan-laajuinen-liikenneverkko-ten-t>

Finavia liikennetilastot, Finavia 26.9.2023. <https://www.finavia.fi/fi/tietoa-finaviasta/tietoa-lentoliikenteesta/liikennetilastot>

Fossiilittoman liikenteen tiekartta Valtioneuvoston periaatepäätös kotimaan liikenteen kasvihuonepäästöjen vähentämisestä, 2021, Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 2021:15, [Fossiilittoman liikenteen tiekartta. Valtioneuvoston periaatepäätös kotimaan liikenteen kasvihuonepäästöjen vähentämisestä](https://www.finntraffic.fi/)

Helsingin citylogistiikan toimenpideohjelman päivitys, 2020, Helsingin kaupunki. <https://dev.hel.fi/paatokset/media/att/96/961909f06c0fbee5916c3ed743368dbc67902734.pdf>

Helsingin pysäköintipolitiikka, 2022, luonnos 10.9.2021 <https://www.hel.fi/static/liitteet/kaupunkiymparisto/kerrokantasi/pysakointipolitiikka/Helsingin-pysakointipolitiikka-2022-10-9.pdf>

Helsingin seudun autokanta ja yksikköpäästökertoimet 2040, 2021, Sitowise. Raporttia ei ole julkaistu.

Helsingin seudun asemien kehittämis- ja peruskorjaustarpeista, 2022, Väylävirasto, [Selvitys Helsingin seudun asemien kehittämis ja peruskorjaustarpeista - Doria](#)

Helsingin seudun kuntien ja valtion välinen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimus 2020-2031, 2020, [MAL-sopimus+Helsingin+seutu+081020+\(1\).pdf \(ym.fi\)](#)

Helsingin seudun liikennejärjestelmän tilan seuranta, 2022, 6 /2022, https://hslfi.azureedge.net/globalassets/hsl/mal/mal-julkaisut/2022/liikennejarjestel-man_tilan_seuranta_2022_seurantakortit.pdf

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma HLJ 2015, 2015, [HLJ 2015 taitto painoaineisto final 5.10.indd \(azureedge.net\)](#)

Helsingin seudun liikenneturvallisuustarkastelu, 2022, [1 \(azureedge.net\)](#)

Helsingin seudun liityntäpysäköinnin toimenpideohjelma, 2017, HSL, [HSL-raportin taittopohja Wordille \(azureedge.net\)](#)

Helsingin seudun tieverkon luokitus ja palvelutasotavoitteet 2040, 2022, [Helsingin seudun tieverkon luokitus ja palvelutasotavoitteet 2040. \(doria.fi\)](#)

Helsinki-Pasila-kapasiteettiselvitys, 2022, Väyläviraston julkaisuja 73/2022. https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/186310/vj_2022-73_978-952-405-017-3.pdf?sequence=5&isAllowed=y

Henkilöauton rooli Helsingin seudulla, 2021, yhteenveto, Helsingin seudun liikenne, Liikennejärjestelmä ja tutkimukset -osasto, 30.9.2021, [PowerPoint-esitys \(azureedge.net\)](#)

Henkilöliikennetutkimus, Helsingin seutu 2021. Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus, Traficom. <https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/HLT%202021%20seutujulkaisu%20Helsingin%20seutu.pdf>

Hinnoittelumallit, 2022, [PowerPoint-esitys \(oncloudos.com\)](#)

HSL-alueen lähijunaliikenteen alustava varikkoselvitys, 2022, Junakalustoyhtiö, <https://junakalusto.fi/documents/alustava-varikkoselvitys-raportti-2023-01-31-v1.1.pdf>

HSL:n tilannekuvan ja rahoituspohjan arviointi, 2023, HSL, [hsln-tilannekuvan-ja-rahoituspohjan-arviointi_loppuraportti.pdf \(azureedge.net\)](#)

Ilmanlaadun haasteet nyt ja tulevaisuudessa, 2022, HSY, [Ilmanlaadun haasteet nyt ja tulevaisuudessa | HSY - HSY](#)

Itä-Suomen junayhteyksien kehittämismallien arviointi, 2002, Väyläviraston julkaisu 15/2020, https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/177445/vj_2020-15_978-952-317-764-2.pdf?sequence=5&isAllowed=y

Joukkoliikenteen rahoitus, 2022, Traficom, [Joukkoliikenteen rahoitus | Traficom](#)

Kansantalouden tilinpito, 2021, Tilastokeskus, [Tilastokeskus - Tilastot aiheittain - Kansantalouden tilinpito \(stat.fi\)](#)

Komission ehdotus TEN-T -asetuksen uudistamisesta, 2021, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=COM%3A2021%3A812%3AFIN>

Kunnan ja valtion kustannusvastuun periaatteet maantien pidossa, 2010, Kuntaliitto, [Kunnan ja valtion kustannusvastuun periaatteet maantien pidossa | Kuntaliitto.fi](#)

Kävelyn roolin määrittäminen strategisessa maankäytön ja liikenteen suunnittelussa, 2022, HSL:n julkaisu 1/2022, [1_2022 \(azureedge.net\)](#)

Liikennejärjestelmän terveysvaikutukset Mistä on kyse?, 2016, Tiivistelmä. Helsingin seudun liikenne 7.12.2016, [Microsoft Word - Terveysvaikutukset tiivistelmä 7.12 \(azureedge.net\)](#)

Liikennejärjestelmän terveysvaikutukset Mistä on kyse? 2017, Helsingin seudun liikenne 2.1.2017 [Liikennejärjestelmän terveysvaikutukset. Mistä on kyse? Työversio.](#)

Liikennekäytössä olevat henkilöautot käyttövoimittain, 2022, Liikennefakta. Traficom. 10.5.2022.
[Liikennekäytössä olevat henkilöautot käyttövoimittain | Liikennefakta](#)

Liikenneturvallisuusstrategia 2022–2026, 2022, Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 2022:3, [Liikenneturvallisuusstrategia 2022–2026 \(valtioneuvosto.fi\)](#)

Liikenneviraston meluntorjunnan toimintasuunnitelma 2018–2023, 2018, https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/160794/lr_2018_meluntorjunnan_tntasuunnitelma_978-952-317-597-6.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Liikenteen automaation tiekartta Helsingin seudulla, 2022, [Liikenteen automaation tiekartta \(azureedge.net\)](#)

Liikenteen CO₂-päästöjen ennuste ja päästötavoitteet Suomessa, 2021, Ennuste: Tieliikenteen päästöt laskevat hieman ennakoitua nopeammin – syynä sähköautojen yleistyminen, (VTT ja LVM 2021), [Tieliikenteen perusennuste 2021](#)

Liikkumisen ohjauksen keinojen vaikutukset kulkutapaan, 2016, Essi Pohjalainen, Liikennevirasto, Liikenneviraston julkaisu 9/2016, [Liikkumisen ohjauksen keinojen vaikutukset kulkutapaan](#)

Liikkumistottumukset Helsingin seudulla 2018, 2019, HSL:n julkaisu 9/2019, [Liikkumistottumukset Helsingin seudulla 2018..](#)

Liityntäpysäköinnin toimenpideohjelma, 2023, HSL:n julkaisu 2/2023. [Liityntäpysäköinnin toimenpideohjelma 2023](#)

Liityntäpysäköinnin tutkimus, 2022, HSL, verkkosivut, [Liityntäpysäköinnin tutkimus | Tutkimukset | HSL | HSL.fi](#)

Lipputilihanke, 2022, [Lipputilihanke | Osallistu ja vaikuta | HSL | HSL.fi](#)

Logistiikan digitalisaatiostrategia, kohti tehokasta ja kestäväää logistiikkaa digitalisaatiolla, 2020. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 2020:13.

Lähijunaliikennealueen varikkoselvitys, 2020, Väyläviraston julkaisu 25/2020. https://julkaisut.vayla.fi/pdf12/vj_2020-25_lahijunaliikennealueen_web.pdf

MAL 2019 logistiikkaselvitys, 2018, https://www.hsl.fi/sites/default/files/uploads/020118_mal2019_logistiikkaselvitys_raportti_1.pdf

MAL 2019 -suunnitelma, 2019, https://hslfi.azureedge.net/contentassets/7352e50fa96b4f4c9d017860c4363eaf/mal2019_suunnitelmaraportti_27052019.pdf

MAL 2023 Helsingin seudun kansainvälinen kilpailukyky, 2021, [Helsingin seudun MAL-kilpailukykyvertailu raportti 170821 \(azureedge.net\)](#)

MAL 2023 Helsingin seudun pyöräliikenteen pääverkon päivitys, 2022, 13/2022, [Microsoft Word - PÄÄVE 2.0 raportti \(azureedge.net\)](#)

MAL 2023: Nykytila ja kehityssuunnat, 2021, [MAL 2023 Nykytila ja kehityssuunnat \(azureedge.net\)](#)

MAL 2023 Puiteohjelma, 2020, hyväksytty 2021, [Microsoft PowerPoint - MAL 2023 puiteohjelma liitteinen \(azureedge.net\)](#)

MAL-sopimukset, 2022, ympäristöministeriö, [Maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimukset - Ympäristöministeriö](#)

Muuttuvat liikkumisen tarpeet: Korona ja etätyö, 2021, Helsingin seudun liikenne, https://hslfi.azureedge.net/globalassets/hsl/tutkimukset/koronatutkimukset/muuttuvat_liikkumisen_tarpeet_korona_ja_etatyo_2021.pdf

Nopeusrajoitusten vaikutus liikenteen hiilidioksidipäästöihin, meluun, turvallisuuteen ja sujuvuuteen, 2021, ELY-keskuksen raportteja 57/2021, [Nopeusrajoitusten vaikutus liikenteen hiilidioksidipäästöihin, meluun, turvallisuuteen ja sujuvuuteen. \(doria.fi\)](#)

Osaava ja osallistava Suomi: sosiaalisesti, taloudellisesti ja ekologisesti kestävä yhteiskunta, 2019, Pääministeri Sanna Marinin hallituksen ohjelma 10.12.2019, [Pääministeri Sanna Marinin hallituksen ohjelma 10.12.2019: Osallistava ja osaava Suomi – sosiaalisesti, taloudellisesti ja ekologisesti kestävä yhteiskunta - Valto \(valtioneuvosto.fi\)](#)

Pääkaupunkiseudun sisääntuloväylien automaattivalvontapisteiden sijaintien arviointi, 2020, ELY-keskus, [Pääkaupunkiseudun sisääntuloväylien automaattivalvontapisteiden sijainnin arviointi \(doria.fi\)](#)

Raideliikenteen verkostoselvitys 3, 2021, Helsingin kaupunkiympäristön aineistoja 2021:13
[Raideliikenteen verkostoselvitys 3 \(hel.fi\)](#)

Raskaan liikenteen taukopaikat Helsingin seudun MAL-prosessissa, 2019, Uudenmaan ELY-keskus, [Raskaan liikenteen taukopaikat Helsingin seudun MAL-prosessissa \(doria.fi\)](#)

Raskaan liikenteen taukopaikat Uudenmaan ELY-keskuksen alueella, 2015, ELY-keskuksen raportteja 131 | 2015.
https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/119852/SQ_Raskaan_liikenteen_taukopaikat_Uudenmaan_ELY-keskuksen_alueella_loppuraportti.pdf?sequence=2&isAllowed=y

Selvitys Helsingin seudun asemien kehittämis- ja peruskorjaustarpeista, 2022, Väyläviraston julkaisuja 68/2022, [Selvitys Helsingin seudun asemien kehittämis ja peruskorjaustarpeista - Doria](#)

Selvitys Helsingin ympäristövyöhykkeen laajentamisen mahdollisuuksista, 2019, Kaupunkiympäristön aineistoja 2019:12, <https://www.hel.fi/static/liitteet/kaupunkiymparisto/julkaisut/aineistot/aineistoja-12-19.pdf>

Seutubarometri 2021, 2021, HSL Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä Liikennejärjestelmä ja tutkimukset -osasto 25.5.2021, [Seutubarometri 2021 \(azureedge.net\)](#)

Skenaariotarkastelu asumisen CO₂ -päästöjen kehityksestä Helsingin seudulla, 2022, HSL,
[Microsoft Word - Skenaariotarkastelu asumisen CO2 päästöjen kehityksestä Helsingin seudulla 21072022 \(002\) \(azureedge.net\)](#)

Sähköisen liikenteen tilannekatsaus Q1/2022, 2022, [2022 Q1 Sähköinen liikenne tilannekatsaus 2022 04 26 jaettava \(teknologiateollisuus.fi\)](#)

Taustamuistio: Liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraktuurin nykytila, 2022, Trqfiom, [Taustamuistio: Liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraktuurin nykytila \(hankeikkuna.fi\)](#)

Tavaraliikenteen päästövähennyskeinot Helsingin seudulla, 2020, HSL,

[logistiikan paastovahennyskeinot raportti 2020.pdf \(azureedge.net\)](#)

TEN-T asetuksen uudistaminen, 2021, LVM, [TEN-T-asetuksen uudistaminen \(valtioneuvosto.fi\)](#)

TEN-T, Euroopan laajuinen liikenneverkko TEN-T, 2021, [Euroopan laajuinen liikenneverkko TEN-T | Traficom](#)

Tieliikenteen perusennuste, 2021, LVM:n ennuste: Tieliikenteen päästöt laskevat hieman ennakoitua nopeammin – syynä sähköautojen yleistyminen, [Ennuste: Tieliikenteen päästöt laskevat hieman ennakoitua nopeammin – syynä sähköautojen yleistyminen - liikenne- ja viestintäministeriö \(lvm.fi\)](#)

Tiemaksujen hallinnollinen esiselvitys, 2020, Sitowise, FCG, https://hslfi.azureedge.net/contentassets/47da7fd68ac54132b831dc180ebc2c49/tiemaksujen_hallinnollinen_esiselvitys_diasarja_0.pdf

Tiemaksujen palvelumuotoilun esiselvitys, 2020, https://hslfi.azureedge.net/contentassets/47da7fd68ac54132b831dc180ebc2c49/palvelumuotoilun_esiselvitys_kvalitatiivinenosio_diasarja.pdf

Tiemaksujen teknistoiminnallinen esiselvitys, 2020, https://hslfi.azureedge.net/contentassets/47da7fd68ac54132b831dc180ebc2c49/tiemaksujen_teknistoiminnallinen_esiselvitys_raportti.pdf

Tilastokeskus, 2021, rakentaminen, [Tilastokeskus - Rakentaminen \(stat.fi\)](#)

Uudenmaan aluetalouden skenaariot sekä väestö- ja työpaikkaprojektiot, 2017, Taustaselvitys Uusimaa-kaavan 2050 ja Uusimaa-ohjelman valmisteluun, Uudenmaan liiton julkaisuja E 179 – 2017, [Uudenmaan aluetalouden skenaariot sekä väestö- ja työpaikkaprojektiot. Taustaselvitys Uusimaa-kaavan 2050 ja Uusimaa-ohjelman valmisteluun. \(uudenmaanliitto.fi\)](#)

Uudenmaan kasvun vaihtoehdot: Väestö- ja työpaikkaprojektiot sekä asunto ja toimitilakannan muutosarvio, 2021, Uudenmaan liiton julkaisuja E 236–2021, [Uudenmaan kasvun vaihtoehdot – Väestö- ja työpaikkaprojektiot sekä asunto- ja toimitilakannan muutosarviot \(uudenmaanliitto.fi\)](#)

Uusimaa-kaava 2050, 2021, [Uudenmaan voimassa olevien maakuntakaavojen yhdistelmä \(uudenmaanliitto.fi\)](#)

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma Liikenne 12, 2021, Valtioneuvoston julkaisuja 2021:75, https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/163389/VN_2021_75.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Valtioneuvoston periaatepäätös liikenteen automaation edistämisestä LVM/2021/137, 2021. <https://valtioneuvosto.fi/paatokset/paatokset?decisionId=0900908f80772030>

Valtioneuvoston periaatepäätös: Liikenneturvallisuusstrategia tähtää kaikkien liikennemuotojen turvallisuuden parantamiseen, 2022, [Valtioneuvoston periaatepäätös: Liikenneturvallisuusstrategia tähtää kaikkien liikennemuotojen turvallisuuden parantamiseen](#)

Valtioneuvoston periaatepäätös logistiikan digitalisaatiosta, 2021, https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/59e6f645-281f-44bc-bee7-ef995dad3632/491f2d98-c365-40f4-9b27-483d58e787b6/PAATOS_20210616072159.PDF

Valtioneuvoston selonteko asuntopoliittisesta kehittämisohjelmasta vuosiksi 2021-2028, 2021, VNS 12/2021 [Valtioneuvoston selonteko asuntopoliittisesta kehittämisohjelmasta vuosiksi 2021-2028](#)

Vuorovaikutteisen ja yhteistoiminnallisen liikenteen hallinnan esisuunnitelma, 2022, HSL julkaisut 10/2022. https://hslfi.azureedge.net/globalassets/julkaisuarkisto/2022/vuorovaikutteisen-ja-yhteistoiminnallisen-liikenteen-hallinnan-esisuunnitelma-10_2022.pdf

Väyläviraston investointiohjelma 2023–2030, 2022, Väyläviraston raportteja 40/2022.

<https://www.doria.fi/handle/10024/185466>

Ympäristöministeriö, 2022, Vähähiilinen rakentaminen (verkkosivu) <https://ym.fi/vahahiilinen-rakentaminen>

HSL:n julkaisu 6/2023
ISSN 1798-6184 (pdf)
ISBN 978-952-253-367-8 (pdf)



HSL Helsingin seudun liikenne
Opastinsilta 6A, Helsinki
PL 100, 00077 HSL
puh. (09) 4766 4444
etunimi.sukunimi@hsl.fi



HRT Helsingforsregionens trafik
Semaforbron 6 A, Helsingfors
PB 100 • 00077 HRT
tfn (09) 4766 4444
fornamn.efternam@hsl.fi

www.hsl.fi

Arviointiselostus MAL 2023 -suunnitelman vaikutusten arviointiselostus



MAL
2023

MAL 2023

vaikutusten arviointiselostus

Hyväksytty HSL hallitus 12.9.2023 ja KUUMA-johtokunta 26.9.2023.

HSL Helsingin seudun liikenne

HSL Helsingin seudun liikenne
Opastinsilta 6 A
PL 100, 00077 HSL00520 Helsinki
puhelin (09) 4766 4444
www.hsl.fi

Lisätietoja:

Sakari Metsälampi, vaikutusten arvioinnin projektipäällikkö,
Strategia, Liikennejärjestelmä, HSL, etunimi.sukunimi@hsl.fi (0407682799)

Johanna Järvinen, yksikön päällikkö
Strategia, Liikennejärjestelmä, HSL, etunimi.sukunimi@hsl.fi (0505314834)

Copyright:Kartat, graafit, ja muut kuvat HSL

Tiivistelmä sivu

Julkaisija: HSL Helsingin seudun liikenne			
Tekijät: HSL		Päivämäärä 12.9.2023	
Julkaisun nimi: Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL 2023 -suunnitelman vaikutusten arviointiselostus			
Rahoittaja / Toimeksiantaja: HSL			
<p>Tiivistelmä:</p> <p>MAL 2023 on Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen strateginen suunnitelma, jossa kuvataan, miten seudun yhdyskuntarakennetta ja liikennejärjestelmää tullaan kehittämään vuosina 2023–2040. Suunnitelman tavoitteina on hiilineutraali, hyvinvoiva ja menestyvä Helsingin seutu. MAL 2023 -suunnitelma antaa selkänöjää ja lähtökohtia kunta-, maakunta- ja valtiotason suunnitelmille. Syksyllä 2023 valmistuvan suunnitelman pohjalta valmistellaan ja neuvotellaan seuraava MAL-sopimus valtion, seudun kuntien ja HSL:n kesken.</p> <p>MAL 2023 -suunnitelma sisältää lakisääteisen liikennejärjestelmäsuunnitelman. Lain mukaan liikennejärjestelmäsuunnitelmasta on tehtävä ympäristövaikutusten arviointi (laki viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista: SOVA-laki, 200/2005). MAL 2023 -suunnitelman vaikutusten arviointi sisältää SOVA-lain mukaiset velvoitteet sekä laajemmin maankäytön, asumisen ja liikenteen seudullisen suunnitelman kannalta merkittäviksi tunnistettujen osa-alueiden arvioinnin. Arviointi on tehty MAL 2023 vaikutusten arviointiohjelman pohjalta. Tässä arviointiselostuksessa kuvataan MAL 2023 -suunnitelman vaikutusten arvioinnin tulokset, jatkosuositukset, toteutus, menetelmät, vuorovaikutus ja seuranta.</p> <p>MAL 2023 -suunnitelmaa valmisteltiin taustaselvityksiin, laajaan vuorovaikutukseen ja vaikutusten arviointiin perustuen vuosien 2021–2023 aikana. Suunnitelmaa valmisteltiin vaiheittain, jolloin vaikutusten arvioinnin tuloksia hyödynnettiin suunnitelman kehittämisessä. Suunnitelman päätavoitteille asetettujen arviointikokonaisuuksien avulla seurattiin MAL-suunnitelman toimenpiteiden ja suunnitelmaratkaisuiden riittävyttä. Arviointikokonaisuuksien lisäksi tehtiin erilaisia teemakohtaisia tarkasteluja sekä laadullista asiantuntija-arviointia suunnitelman toimenpiteistä ja hankkeista. Arviointitiedon tuottamiseen ja johtopäätösten työstämiseen on osallistunut kuntien, Helsingin seudun liikenteen (HSL), Helsingin seudun ympäristöpalveluiden (HSY), Uudenmaan liiton ja valtion asiantuntijoita. Työssä on hyödynnetty myös ulkoisia asiantuntija-arvioiteja. Arviointin tuloksia on käsitelty useaan otteeseen sidosryhmien kanssa yhteiskokouksissa ja työpajoissa prosessin aikana. Vaikutuksia arviointiin kokonaisvaltaisesti syksyllä 2022 valmistuneesta toisesta suunnitelmaversiosta (VE2), jonka jälkeen suunnitelmaa on muokattu ja sen vaikutusten arviointia päivitetty keskeisiltä osin.</p> <p>Helsingin seudun kehitys on MAL-suunnitelman hiilineutraaliustavoitteen kannalta riittämätöntä. Liikenteen CO₂ -päästövähennystavoitetta ei saavuteta suunnitelman toimenpiteillä. Joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus lisääntyy kuitenkin kolme prosenttiyksikköä vertailupohjaan verrattuna. Asumisen energiankulutus laskee seudun kasvusta huolimatta ja suunnitelmalla voidaan tukea tavoitteeseen pääsyä. Seudun kasvu luo haasteita ympäristölle, mutta joukkoliikenteen varrelle tiivistyvä kaupunkirakenne tukee pitkällä aikavälillä kestäviä elintapoja.</p> <p>Hyvinvoiva -tavoitteen kannalta seudun kehitys on oikeansuuntaista. Kokonaisuutena MAL-suunnitelman vaikutukset hyvinvoivaan seutuun sijoittuvat mahdollistavan ja kannustavan vaikutuksen tasolle. Vaikka suunnitelman toimenpiteet tukevat laajasti hyvinvoinnin eri osa-alueiden oikeansuuntaista kehitystä, liittyy tavoitteen toteutumiseen epävarmuutta. Hyvinvoinnin arvioidaan kasvavan seudulla suunnitelman vaikutuksesta. Monet toimet edellyttävät kuitenkin konkretisointia, erityisesti kuntatason suunnittelussa, mutta myös MAL-prosessissa.</p> <p>Seudun kehitys on myös Menestyvä-tavoitteen kannalta monilta osin oikeansuuntaista. Järjestelmätason yhteiskuntataloudellinen tehokkuus on suunnitelmassa 0,97 eli lähellä tavoitetasoa (yli 1). Kestävien kulkumuotojen matka-aikahyödyt ja saavutettavuusparannukset ovat merkittäviä ja työpaikkojen kasautuminen lisääntyy. Joukkoliikennematkustajat hyötyvät merkittävästi joukkoliikenteen lipputuen mahdollistamasta lipunhintojen alentamisesta. Hyödyt välittyvät liikennejärjestelmään laajemminkin. Suunnitelman hyödyt nojaavat vahvasti lipputukeen, sillä ilman sitä HK-suhde jää tasolle 0,45. Julkisen talouden näkökulmasta tuen mittaluokkaan voi kuitenkin liittyä merkittäviä haasteita.</p>			
Avainsanat: Vaikutusten arviointi, arviointiselostus, MAL 2023, Helsingin seutu			
Sarjan nimi ja numero:			
ISSN 1798-6184 (pdf)	ISBN 978-952-253-368-5 (pdf)	Kieli: Suomi	Sivuja: 125
HSL Helsingin seudun liikenne, PL 100, 00077 HSL, puhelin (09) 4766 4444			

Sammandragssida

Utgivare: HRT Helsingforsregionens trafik			
Författare: HRT		Datum 12.9.2023	
Publikationens titel: Konsekvensbeskrivning för markanvändning, boende och trafik i Helsingforsregionen (MAL 2023)			
Finansiär / Uppdragsgivare: HRT			
<p>Sammandrag:</p> <p>MAL 2023 är en strategisk plan om markanvändningen, boendet och trafiken i Helsingforsregionen. Planen beskriver hur regionens samhällsstruktur och trafiksystem kommer att utvecklas 2023–2040. Målet i planen är att Helsingforsregionen är kolneutral, välmående och framgångsrik. MAL 2023-planen ger utgångspunkter och stöd för planer på kommun-, landskaps- och statsnivå. Utifrån planen som blir klar hösten 2023 bereds och förhandlas följande MBT-avtalet fram mellan staten, regionens kommuner och HRT.</p> <p>I MAL 2023-planen ingår den lagenliga trafiksystemplanen. Enligt lagen ska man utarbeta en bedömning av miljökonsekvenserna av trafiksystemplanen (lag om bedömning av miljökonsekvenserna av myndigheternas planer och program: SMB-lagen, 200/2005). Bedömningen av miljökonsekvenserna av MAL 2023-planen innehåller förpliktelser i enlighet med SMB-lagen samt en bedömning av de delområden som identifierats som betydelsefulla vad gäller markanvändningen, boendet och trafiken. Bedömningen har gjorts utifrån bedömningsprogrammet för konsekvenserna MBT 2023. Denna konsekvensredogörelse beskriver resultaten om MAL 2023-planens konsekvensbedömning, fortsatta rekommendationer, genomförande, metoder, samverkan och uppföljning.</p> <p>MAL 2023-planen bereddes under 2021–2023 utifrån bakgrundsutredningar, omfattande dialog och konsekvensbedömning. Planen förbereddes i etapper vilket innebär att resultatet från konsekvensbedömningen utnyttjades i utvecklingen av planen. Planlösningarnas och åtgärdernas tillräcklighet i MAL-planen har följts upp med hjälp av bedömningshelheter som satts upp för planens huvudmål. Förutom bedömningshelheterna genomfördes olika temabaserade utredningar samt kvalitativ sakkunnigbedömning om planens åtgärder och projekt. Sakkunniga från kommunerna, Helsingforsregionens trafik (HRT), Helsingforsregionens miljötjänster (HRM), Nylandsförbundet och staten har deltagit i utarbetandet av utvärderingsmaterialet och slutsatserna. Också konsulter har bidragit till arbetet. Resultaten från bedömningen har vid flera tillfällen under processen behandlats med intressentgrupperna i gemensamma möten och workshoppar. Konsekvensbedömningen utarbetades från den andra planversionen (VE2) som blev klar hösten 2022. Efter det har man bearbetat planen och dess konsekvensbedömning har uppdaterats för de centrala delarna.</p> <p>Utvecklingen i Helsingforsregionen är inte tillräcklig vad gäller kolneutralmålet i MAL-planen. Åtgärderna i planen räcker inte för att målet om att minska trafikens CO₂-utsläpp uppnås. Kollektivtrafikens färd-sättsandel ökar dock med tre procentenheter jämfört med jämförelsegrunden. Energiförbrukningen inom boendet minskar trots att regionen växer och med planen kan man stödja uppnåendet av målet. Att regionen växer skapar utmaningar för miljön, men att stadsstrukturen görs tätare kring kollektivtrafiken stöder hållbara levnadssätt på lång sikt.</p> <p>Vad gäller målet Välmående går regionens utveckling åt rätt håll. MAL-planens konsekvenser till välmående region som helhet placeras på nivån mellan möjliggörare och uppmuntrande. Även om åtgärderna i planen starkt stöder utveckling av välmående i olika delområden, är uppnåendet av målsättningen osäkert. Välmåendet beräknas öka i regionen i och med planen. Många åtgärder förutsätter konkretisering framför allt i planeringen på kommunnivån men också i den fortsatta MBT-processen.</p> <p>Utvecklingen i regionen går i rätt riktning för många delar vad gäller målet Framgångsrik. Den samhällsekonomiska effektiviteten på systemnivå är 0,97 dvs. nära till målnivån (över 1). Restidsnyttorna med hållbara färd-sätt och förbättringarna av tillgängligheten är dock betydande och flera arbetsplatser ligger tätare varandra. Kollektivtrafikresenärerna får avsevärd nytta av de sänkta biljettpriserna som kollektivtrafikens biljettstöd möjliggör. Nyttorna utvidgas vidare till trafiksystemet. Nyttorna i planen beror starkt på biljettstöd eftersom utan det förblir NK-relationen på nivån 0,45. Ur den offentliga ekonomins synvinkel kan dock stödets storlek innebära stora utmaningar.</p>			
Nyckelord: Konsekvensbedömning, konsekvensbeskrivning, MAL 2023, Helsingforsregionen			
Publikationsseriens titel och nummer:			
ISSN 1798-6184 (pdf)		ISBN 978-952-253-368-5 (pdf)	
HRT Helsingforsregionens trafik, PB 100, 00077 HRT, tfn. (09) 4766 4444		Språk: Finska	
		Sidantal: 125	

Abstract page

Published by: HSL Helsinki Region Transport			
Author: HSL		Date of publication 12.9.2023	
Title of publication: Helsinki Region Land Use, Housing and Transport, MAL 2023, Assessment Report			
Financed by / Commissioned by: HSL			
<p>Abstract:</p> <p>MAL 2023 is a strategic land use, housing and transport plan for the Helsinki region that describes how the region's urban structure and transport system will be developed in 2023–2040. The plan aims to make the Helsinki region carbon neutral, healthy and successful. The MAL 2023 plan provides a basis and framework for municipal, provincial and state level plans. The plan due to be completed in autumn 2023 will serve as a basis for the MAL 2024–2035 agreement between the state, municipalities in the region and HSL.</p> <p>The MAL 2023 plan covers statutory transport system planning. The Act on the Assessment of the Impacts of the Authorities' Plans and Programmes on the Environment (SEA Act 200/2005) requires that the environmental impacts of the transport system plan are assessed. The impact assessment of the MAL 2023 plan complies with the SEA Act and it also includes a wider assessment of areas identified as significant for regional planning of land use, housing and transport. The assessment has been performed based on the MAL 2023 assessment program. This assessment report describes the results, implementation, methods, interaction and monitoring of MAL 2023 impact assessment.</p> <p>The MAL 2023 plan was drawn up during 2021–2022 based on background studies, extensive interaction and the impact assessment. The planning process was divided into phases to gain maximum benefit from the assessment during the development of the plan. The adequacy of planned solutions and measures included in the MAL plan was monitored by assessment processes set for the main objectives. In addition, various thematic reviews as well as a qualitative expert evaluation of the measures and projects included in the plan were carried out. Experts from municipalities, Helsinki Region Transport (HSL), Helsinki Region Environmental Services (HSY), Uusimaa Regional Council and the state contributed to the production of assessment data and drawing of conclusions. External expert assessments were also used. The results of the assessment have been discussed with various stakeholders in several occasions, in meetings and workshops held during the process. A comprehensive impact assessment was carried out on the second version of the plan (VE2), which was completed in autumn 2022. The plan has since been revised and the assessment of its impact has been substantially updated.</p> <p>The development of the Helsinki region is insufficient to achieve the carbon neutrality objective of the MAL plan. The CO2 emission reduction target for transport will not be achieved with the measures set out in the plan. However, the modal share of public transport will increase by three percentage points compared to the baseline. Energy consumption of housing will decrease despite the region's growth and the plan supports the achievement of the objective. The growth of the region creates challenges for the environment, but in the long term, a dense urban structure with effective public transport connections, contributes to a sustainable way of living.</p> <p>With regard to the objective of a healthy region, the development is going in the right direction. Overall, the impacts of the MAL plan on the region's health are enabling and incentive in nature. While the measures of the plan broadly support progress in the right direction in the various areas of wellbeing, there is uncertainty about whether the objective can be achieved. Wellbeing is estimated to increase in the region as a result of the plan, but many of the actions need to be concretized in particular in planning at municipal level but also in the MAL process.</p> <p>With regard to the objective of a successful region, the development of the region is going in the right direction in many ways. The system level socio-economic efficiency of the plan is 0.97, i.e. close to the target level (over 1). Travel time benefits and improvements in accessibility for sustainable modes of travel are significant and the agglomeration of jobs increases. Public transport passengers will benefit significantly from lower fares enabled by public transport ticket subsidy. The benefits will be passed on to the wider transport system. The benefits of the plan are strongly based on the ticket subsidy, without which the cost/benefit ratio will be only 0.45. However, from the perspective of public finances, the scope of the subsidy may pose significant challenges.</p>			
Keywords: Impact assessment; assessment report; MAL 2023; Helsinki region			
Publication series title and number:			
ISSN 1798-6184 (PDF)		Language: Finnish	
ISBN 978-952-253-368-5 (PDF)		Pages: 125	
HSL Helsinki Region Transport, PO Box 100, 00077 HSL, Tel.+358 9 4766 4444			

Sisällys

1	Yhteenveto	13
2	Lausuntokierroksen jälkeen	16
2.1	Suunnitelmaan lausuntokierroksen jälkeen tehdyt tarkennukset.....	16
2.2	Lausuntokierroksen jälkeen tehtyjen tarkennusten vaikutukset	18
2.2.1	Hiilineutraali	18
2.2.2	Hyvinvoiva	19
2.2.3	Menestyvä	20
2.2.4	Tunnistetut riskit	20
2.3	Evästyksen vaikutusten arvioinnin jatkokehittämiseen	21
2.3.1	SOVA-lausunnon evästyksen	22
2.3.2	Muut vaikutusten arvioinnin kehittämissideat.....	22
3	Suunnitelman kuvaus	24
3.1	Suhde muihin asiaan liittyviin suunnitelmiin ja ohjelmiin	29
3.2	Seudun nykytila ja kehityssuunnat.....	32
3.3	Seudun tuleva kehitys ilman uutta suunnitelmaa (Vertailupohja)	33
3.3.1	Maankäyttö, väestö ja työpaikat	33
3.3.2	Liikenneverkko.....	34
3.3.3	Autokanta ja ajokustannukset.....	35
4	MAL 2023 -suunnitelman laadinta ja arvioinnin toteutus	37
4.1	SOVA-lain edellytykset	37
4.2	Vaikutusten arviointi osana suunnittelua	37
4.3	MAL-suunnitelman vaikutusten arviointi	39
4.3.1	Vaikutusten arviointikehikko	39
4.3.2	Päätavoitteiden arviointikokonaisuudet	40
4.3.3	Hiilineutraali: Liikenteen ja asumisen CO ₂ -päästöt.....	41
4.3.4	Hyvinvoiva: Alueiden tasapainoinen kehitys	42
4.3.5	Menestyvä: Yhteiskuntataloudellinen tehokkuus.....	42
4.3.6	Vaikutusten arvioinnin menetelmät	43
4.3.7	Helsingin seudun työssäkäyntialueen liikenne-ennustejärjestelmä	45
4.3.8	Herkkyystarkastelut	47
5	Vuorovaikutus ja viestintä	48
5.1	Vuorovaikutuksen tavoitteena on edistää seudullista yhteistyötä	48
5.1.1	Vuorovaikutuksen kohderyhmät	48
5.1.2	Vuorovaikutus osallisten ja sidosryhmien kanssa	49
5.1.3	MAL-projektiryhmä	50
5.1.4	Vaikutusten arvioinnin ja seurannan ryhmä	50
5.1.5	Kokoukset SOVA-yhteysviranomaisen Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa ..	50
5.1.6	Erilliset asiantuntijakokoukset ja työpajat	50
5.1.7	MAL-luottamushenkilövuorovaikutus.....	50

5.1.8	Valtio.....	51
5.1.9	Asukkaat ja elinkeinoelämä.....	51
6	Ympäristön tila ja ympäristötavoitteet	53
6.1	Helsingin seudun ympäristön tila	53
6.1.1	Helsingin seudun kasvihuonekaasupäästöjen kehitys	53
6.1.2	Luonnon monimuotoisuus	54
6.1.3	Vesistöt.....	55
6.1.4	Ilmanlaatu	55
6.1.5	Melu ja liikenneturvallisuus.....	56
6.2	MAL 2023 -suunnitelman kannalta merkittävät ympäristötavoitteet	57
6.2.1	Ilmasto	57
6.2.2	Yhdyskuntarakenne ja rakennettu ympäristö	58
6.2.3	Ihmisten terveys, elinolot ja viihtyvyys.....	58
6.2.4	Kasvillisuus, eliöt ja luonnon monimuotoisuus	59
6.2.5	Vesistöt.....	60
7	Suunnitelman vaikutukset	62
7.1	Päämittareiden tavoitetasojen saavuttaminen	62
7.2	MAL-suunnitelman päätavoitteiden saavuttaminen.....	63
7.2.1	Hiilineutraali: Helsingin seutu kasvaa vähentäen hiilidioksidipäästöjä tehokkaasti kestäväen yhdyskuntarakenteen, asumisen ja liikenteen keinoin.	63
7.2.2	Hyvinvoiva: Helsingin seudun laadukas elinympäristö mahdollistaa hyvän ja onnellisen elämän kaikille asukkaille.	77
7.2.3	Menestyvä: Helsingin seutu tarjoaa houkuttelevan asuin- ja toimintaympäristön asukkaille ja elinkeinoelämän toimijoille.	89
7.3	Seudun ulkopuoliset vaikutukset	103
7.4	Yhteenveto MAL 2023 suunnitelman ympäristövaikutuksista	103
7.5	Yhteisvaikutukset ja ristiriitaiset vaikutukset	107
8	Jatkosuunnittelua, suunnitelman toimeenpanoa ja seurantaa koskevat ehdotukset.....	111
8.1	Toimintaympäristön riskien tunnistaminen.....	111
8.2	Jatkosuunnittelu, haitallisten vaikutusten tunnistaminen ja niiden lieventämistä koskevat ehdotukset	116
8.2.1	Useampaa tavoitetta tukevat suositukset.....	116
8.2.2	Helsingin seutu kasvaa kestävästi - suositukset	117
8.2.3	Helsingin seutu tarjoaa laadukkaan ja monipuolisen elinympäristön - suositukset.....	118
8.2.4	Helsingin seutu menestyy kansainvälisesti - suositukset.....	119
8.3	Suunnitelman toteutumista ja vaikutusten seurantaa koskevat ehdotukset.....	122
9	Lähdeluettelo.....	124

Kuvaluettelo

Kuva 1. Arvioinnin tavoitetasot ja niiden saavuttaminen	14
Kuva 2. MAL 2023 -suunnitelman kärkitoimenpiteisiin lausuntokierroksen jälkeen tehdyt muutokset.....	16
Kuva 3. MAL-investointiohjelma 2024–2035. Lausuntovaiheen jälkeen tehdyt muutokset korostettuina	18
Kuva 4: Helsingin seudun kehityskuva vuoteen 2040.....	26
Kuva 5. MAL-investointiohjelma vuosille 2024–2035.....	31
Kuva 6. Asukkaat ja työpaikat Helsingin seudun 15 kunnassa vuonna 2018 ja 2040.....	33
Kuva 7. Helsingin seudun henkilöauto- ja kuorma-autokanta vuonna 2040.....	35
Kuva 8. Henkilöauton käyttökustannus HELMET-mallissa nykytilassa 2018 ja vuonna 2040	36
Kuva 9. Suunnittelun ja vaikutusten arvioinnin aikataulu ja ohjelmointi	39
Kuva 10. MAL 2023 -vaikutusten arviointikehikko.....	40
Kuva 11: MAL 2023 -pää tavoitteita vastaavat arviointikokonaisuudet.....	41
Kuva 12: Alueiden tasapainoisen kehityksen portaittainen luokittelu.....	42
Kuva 13. MAL 2023 -suunnitelman vaikutusten arvioinnin menetelmät	44
Kuva 14. MAL 2023 -vaikutusten arvioinnin teemakohtaiset tarkastelut	44
Kuva 15. MAL 2023 -organisoituminen: kunnat ja kuntayhtymät.....	49
Kuva 16. Helsingin seudun kasvihuonekaasupäästöt 2005–2020 (SYKE, 2022)	54
Kuva 17. Arvioinnin tavoitetasot ja niiden saavuttaminen.....	63
Kuva 18. Moottoriajoneuvoliikenteen CO ₂ -päästöjen nykytila ja kehitys vuoteen 2040 kulkuneuvoittain.....	64
Kuva 19. Helsingin seudun tieliikenteen päästövähennysskenaariot	65
Kuva 20. Moottoriajoneuvoliikenteen liikennesuorite Helsingin seudulla.....	66
Kuva 21. Vuosittaisen ostoenergiatarpeen kehitys Helsingin seudulla 2020–2040.....	68
Kuva 22. Vuosittaisten kokonaispäästöjen kehitys vuosina 2020, 2030 ja 2040 [kt CO ₂]	69
Kuva 23. Uusien asukkaiden sijoittuminen keskuksiin ja raskaan raideliikenteen piiriin	70
Kuva 24. Asuinrakentamiseen liittyvä metsäkato skenaarioittain 2021–2040	71
Kuva 25. Kestävien kulutuspojen osuus alueelta alkavista kiertomatkoista	72
Kuva 26. Pinta- ja pohjavesistöt.....	74
Kuva 27. Suunnitelman kokonaisvaikutukset luonnon monimuotoisuuteen ja	76
Kuva 28. MAL 2023 -suunnitelman vaikutukset alueiden tasapainoiseen kehitykseen.....	78
Kuva 29. Seudun asuntotuotannon toteuma vuosina 2012–2021 sekä tavoite ja ennuste vuosille 2022–2035	81
Kuva 30. Muutos saavutettavuudessa asukkaiden näkökulmasta (vertailupohjasta suunnitelmaan)	83
Kuva 31. Saavutettavuus asukkaiden näkökulmasta nykytilassa, vertailupohjassa ja suunnitelmassa.....	83
Kuva 32. Aktiivisen liikkumisen terveysvaikutukset elinpäivinä asukasta kohti	85
Kuva 33. Liikenteen lähipäästöjen haittakustannukset (Meur/v).....	86
Kuva 34. Meluvyöhykkeillä asuvien asukkaiden määrä.....	86
Kuva 35. Henkilövahinko-onnettomuudet asukasta kohti (kpl/v/1000 asukasta).....	88
Kuva 36. MAL 2023 -investointiohjelman kustannusarviot (yhteensä 3,8 mrd €).....	90
Kuva 37. Tieliikenteen aamuhuipputunnin ruuhkautuneisuus MAL 2023 -suunnitelmassa.....	93
Kuva 38. MAL 2023 -suunnitelman työpaikkojen kasautumiskehitys nykytilasta	94
Kuva 39. MAL 2023 -suunnitelman työpaikkasaavutettavuuden muutos vertailupohjasta	95

Kuva 40. Liikkumisen ja asumisen suorat menot MAL 2023 -suunnitelmassa	97
Kuva 41. Seudullisen liikennejärjestelmän operointi-, ylläpito- ja investointikustannukset	98
Kuva 42. MAL 2023 -suunnitelman mukaisesti arvioidut seudullisen liikennejärjestelmän rahoitusvirrat vuonna 2040	100
Kuva 43. HSL:n toimintamenot sekä niiden suhde lipputuloihin ja valtion lipputukeen vuonna 2040	102
Kuva 44. Suositukset MAL 2023 -suunnitelman jatkosuunnitteluun	116

Taulukkoluetelo

Taulukko 1: MAL-suunnitelman vaikutukset ilmastoon, yhdyskuntarakenteeseen, luonnonvaroihin, maisema- ja kulttuuriarvoihin, luonnonoloihin, terveyteen, turvallisuuteen, elinoloihin ja viihtyisyyteen.	15
Taulukko 2: Vertailupohjan sisältämät liikennehankkeet	34
Taulukko 3: Ajoneuvojen yksikköpäästökertoimet Helsingin seudulla vuosina 2018 ja 2040	36
Taulukko 4: MAL 2023 -suunnitelman vaikutusten arviointia ohjaavat ympäristötavoitteet.....	61
Taulukko 5: MAL 2023 -suunnitelman yhteiskuntataloudelliseen tehokkuuteen vaikuttavien tekijöiden muutokset suhteessa vertailuvaihtoehtoon.....	91
Taulukko 6: Vertailupohjan ja suunnitelman ympäristövaikutukset.....	105
Taulukko 7: Tunnistetut ristiriitaiset vaikutukset	110
Taulukko 8: Tunnistettujen riskitekijöiden vaikuttavuus ja todennäköisyys	112
Taulukko 9: Suositukset tarkemman tason suunnitteluun.....	120
Taulukko 10: MAL-sopimuksen seurannan pääteemat sekä seudullisten ympäristövaikutusten kannalta keskeiset seurannan teemat ja seurantatietoa tuottavat tahot	123

1 Yhteenveto

MAL-suunnitelma

Helsingin seudun maankäytön (M), asumisen (A) ja liikenteen (L) MAL 2023 -suunnitelma on strateginen, Helsingin seudun 14 kuntaa kattava suunnitelma. Lisäksi Siuntio on mukana liikennejärjestelmäsuunnittelussa. Suunnitelma ilmaisee seudun kuntien yhteisen tavoitetilan seudun kehityksestä vuoteen 2040 ja luo näkemystä vuoteen 2060 asti. MAL 2023 jatkaa seudun maankäytön ja liikennejärjestelmän suunnittelun perinnettä ja päivittää edellisen MAL 2019 -suunnitelman. MAL 2023 -suunnitelma toimii kuntien puolelta lähtökohtana valtion ja kuntien väliselle MAL-sopimukselle, jossa sovitaan tärkeimmistä lähivuosien maankäytön, asumisen ja liikenteen toimenpiteistä Helsingin seudulla.

MAL 2023 -suunnitelman visiona on, että Helsingin seutu on vuonna 2040 Euroopan kestävimmin kasvava ja ihmisläheisin metropolialue. Vision mukaista tulevaisuutta tavoitellaan vastaamalla suunnitelmalle asetettuihin kolmeen päätavoitteeseen: hiilineutraaliin, hyvinvoivaan ja menestyvään Helsingin seutuun. Tavoitteita yhteensovittavia suunnitteluperiaatteita ovat resurssiviisaus, sopeutumiskykyisyys, sekä seudun monimuotoisuuden huomioiminen.

Vaikutusten arviointi

MAL 2023 -suunnitelman päätavoitteille on asetettu arviointikokonaisuudet ja tavoitetasot:

- Hiilineutraali: liikenteen päästöjen väheneminen kansallisten tavoitteiden mukaisesti, niin että päästöt ovat lähellä nolaa vuoteen 2040 mennessä. Lisäksi tavoitellaan asumisen kokonaisenergiankulutuksen laskua kuntien omien hiilineutraaliustavoitteiden mukaisesti.
- Hyvinvoiva: Suunnitelman kannustava vaikutus alueiden tasapainoiseen kehitykseen.
- Menestyvä: Suunnitelman hyötyjen ja kustannusten suhde on yli 1.

Arviointikokonaisuuksien lisäksi tehtiin kattavasti erilaisia teemakohtaisia tarkasteluja sekä laadullista asiantuntija-arviointia suunnitelman toimenpiteistä ja hankkeista. Ympäristövaikutusten arviointi perustuu Viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annettuun lakiin (SOVA-laki, 2005/200), jonka perusteella Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmasta on tehtävä ympäristöarviointi. MAL-suunnitelman vaikutusten arviointi on toteutettu lain vaatimuksia laajemmin ja SOVA-lain mukaiset arviointikokonaisuudet liitetty osaksi arviointia.

Vaihtoehdot

MAL 2023 -suunnitelman vaikutusten arviointia on tehty vaiheittain siten, että arviointitulokset ovat ohjanneet suunnitelman kehittämistä. Syksyllä 2022 valmistuneesta toisesta suunnitelmaversiosta (VE2) tehtiin laaja vaikutusten arviointi. Suunnitelmaan tehtiin tämän jälkeen muutoksia, joiden vaikutukset arvioitiin keskeisiltä osin. Suunnitelman vaikutuksia on verrattu nykytilaan sekä vertailupohjaan (VE0), joka kuvaa seutua vuonna 2040 ilman MAL 2023 -suunnitelmaa.

Arviointikokonaisuuksien tavoitetasojen saavuttaminen

MAL 2023-suunnitelman päätavoitteita vastaavat arviointikokonaisuudet tavoitetasoineen on esitetty kuvassa 1 yhdessä suunnitelman vaikutusten kanssa. Menestyvä -tavoite lähes saavutetaan suunnitelman toimenpiteillä ja suunnitelma vie seutua Hyvinvoiva- arviointikokonaisuuksien kannalta oikeaan suuntaan. Hiilineutraalin Helsingin seudun osalta tarvitaan vaikuttavampia toimenpiteitä tavoitetasojen saavuttamiseksi.

Helsingin seudun kehitys on hiilineutraali -arviointikokonaisuuden kannalta haasteellinen. Liikenteen päästövähennys (51 prosenttia vuoden 2005 tasoon verrattuna) on merkittävä, mutta tavoitteeseen (liikenteen päästöt lähellä nollaa vuonna 2040) nähden täysin riittämätön. Liikenteen päästöjen vähenemä on pitkälti MAL-suunnittelusta riippumatonta. Asumisen energiankulutusta koskeva tavoite saavutetaan todennäköisesti jo vertailupohjassa, mutta MAL-suunnitelmalla voidaan kannustaa entistä merkittävämpään energiankulutuksen laskuun.

MAL 2023 -suunnitelman toimenpiteet ovat alueiden tasapainoisen kehityksen kannalta oikeansuuntaisia. Suunnitelman vaikutukset sijoittuvat mahdollistavan ja kannustavan välille. Vaikutusten toteutumiseen liittyy kuitenkin epävarmuuksia. Vaikka hyvinvoinnin voidaan seudulla olettaa lisääntyvän suunnitelman vaikutuksesta, monet toimet edellyttävät konkretisointia erityisesti kuntatason suunnittelussa, mutta myös MAL-prosessissa.

Yhteiskuntataloudellisen tehokkuuden tavoitetaso (hyötyjen ja kustannusten suhde >1) lähes saavutetaan. Järjestelmätason hyöty-kustannussuhde on suunnitelman myötä 0,97. Suunnitelman toimenpiteillä saavutetaan sekä matka-aikahyötyjä että parempaa palvelutasoa. Joukkoliikenteen lipujen hintojen alentaminen lisää merkittävästi liikennejärjestelmän käyttäjähyötyjä. Ruuhkautuminen pahenee nykytilaan verrattuna. Työvoimasaavutettavuus paranee merkittävästi.



Kuva 1. Arvioinnin tavoitetasot ja niiden saavuttaminen

Hiilineutraali – Helsingin seutu kasvaa kestävästi ja vähentää päästöjä tehokkaasti

Helsingin seudun kehitys on MAL-suunnitelmalle annettun hiilineutraaliustavoitteen kannalta selkeästi riittämätöntä. Liikenteen CO₂-päästöt laskevat noin puoleen vuoden 2005 tasosta ja vähenemä on pitkälti MAL-suunnittelusta riippumatonta. Suunnitelman toimenpiteillä päästöt vähenevät vain noin 3 %-yksikköä suhteessa vertailupohjaan. Raskaan liikenteen päästöjen osuus on vuonna

2040 lähes puolet liikenteen päästöistä seudulla. Joukkoliikenteen päästöt vähenevät suunnitelman myötä hyvin, mutta niiden vaikutus jää kokonaiskuvassa pieneksi.

Henkilöautolla ajettujen kilometrien määrä tulee vuoteen 2040 mennessä kasvamaan samassa suhteessa seudun väestönkasvun kanssa. Tämä on vastoin kansallisen tason tavoitetta siitä, ettei henkilöautosuorite enää kasva 2020-luvulla. Henkilöautosuoritteen kasvun taustalla on väestönkasvun lisäksi henkilöautoilun käyttökustannusten lasku vuoteen 2040 mennessä. Vertailupohjassa liikennesuoritteen kasvu on vielä suurempaa kuin suunnitelmassa. Suunnitelmaan sisältyvä joukkoliikenteen lipunhintojen lasku tasaa muutosta jonkin verran. Suoritteen kasvu lisää myös liikenteen energiantarvetta.

MAL-suunnitelmalle asetettu tavoite seudun asuinrakennusten kokonaisenergiankulutuksen laskusta voidaan saavuttaa, vaikka seutu kasvaa asuntotuotantotavoitteen mukaisesti. Vuosittainen ostoenergiantarve laskee noin 2 % vuoteen 2040 mennessä mikäli energiatehokkuustoimia ja lämmitystapamuutoksia toteutetaan nykytahdilla. MAL-suunnitelman toimenpiteet kannustavat ostoenergian tarpeen pienentämiseen.

Helsingin seudun kasvu lisää painetta luonnonvarojen käytölle sekä maankäytön muutoksille. Luonnoksessa seudun kasvua ohjataan nykyiseen rakenteeseen ja joukkoliikenteen kannalta kilpailukykyisille alueille, mikä tukee kestävästä liikkumisesta edellytyksiä sekä säästää luontoa rakentamiselta. Uudet asukkaat sijoittuvat enimmäkseen hyvin seudun keskuksiin sekä raideliikenteen ja muun joukkoliikenteen äärelle. Suunnitelma lisää kuitenkin paikoin ympäristöön kohdistuvaa painetta etenkin tiivistyvän kaupunkirakenteen sisällä.

Hyvinvoiva - Helsingin seudun laadukas elinympäristö mahdollistaa hyvän ja onnellisen elämän kaikille asukkaille.

Helsingin seudun kehitys on MAL-suunnitelmalle määritellyn hyvinvointitavoitteen perusteella arvioituna oikean suuntaista.

Hyvinvoiva-tavoitteen toteutumista on arvioitu tasapainoisen kehityksen arviointikokonaisuuden avulla, jossa arvioinnin painopisteet ovat asuinalueiden monipuolisuudessa ja laadussa sekä palveluiden saavutettavuudessa. MAL-suunnitelman keinovalikoiman toimista vahvin ohjausvaikutus Hyvinvoiva-tavoitteen saavuttamiseksi on valtion tukeman asuntotuotannon tavoitteella, joka ohjaa ARA-tuotantoa seudun eri alueille, sekä suunnitelmassa nimettyjen raideliikenteen asemien perusparantamisella ja pikaratikkahankkeilla. Hyvinvoiva-tavoitteen kannustavan ja mahdollistavan vaikutuksen realisoituminen riippuu kuntien omista toimenpiteistä. Tarkemman tason suunnittelulla on keskeinen merkitys siinä, miten seudun eriytymiskehitykseen liittyviä riskejä voidaan välttää. Tavoitteen toteutumiseen liittyy silti epävarmuuksia, sillä kaikkia hyvinvointiin vaikuttavia osa-alueita ei voida hallita maankäytön, asuntopolitiikan tai liikenteen keinoin.

Suunnitelma kannustaa monipuolisen ja laadukkaan asuntotuotannon toteuttamiseen. Monipuolisista ja tasapainoisista väestörakenteista saavutetaan alueilla, joiden asuntokannassa on monipuolisesti hallintamuotoja ja eri kokoisia asuntoja. Suunnitelman uuden asuntotuotannon sijoittuminen luo mahdollisuuksia olemassa olevien asuinalueiden uudistamiselle, palveluiden paremmalle saavutettavuudelle ja eriytymiskehityksen hillitsemiselle. Suunnitelmassa tunnistettuihin kaupunki-uudistusalueisiin kannustetaan panostamaan erilaisilla asuntokannan monipuolistamiseen ja asuin ympäristön viihtyvyyteen liittyvillä hankkeilla.

Uuden asuntotuotannon myötä uudet asukkaat lisäävät osaltaan lähiluonnon käyttöpainetta ja julkisten palveluiden tarpeita. Kuntien omassa suunnittelussa tulee ottaa huomioon riittävät lähiluonnon ja palveluiden aluevaraukset sekä huomioida kaupunkivihreän lisääminen erityisesti täydentyvillä alueilla. Suunnitelman vaikutus lähiympäristön kunnossapitoon, siisteyteen ja koettuun turvallisuuteen on vähäinen. Ajonopeuksien laskemisella ja automaattisella liikennevalvonnalla on kohdullisen hyviä vaikutuksia liikenneturvallisuuteen. Liikenteen melulle ja pienhiukkasille altistujien määrä sen sijaan kasvaa nykytilanteeseen verrattuna seudun asukasluvun ja liikennesuoritteiden kasvun myötä.

Menestyvä - Helsingin seutu tarjoaa houkuttelevan asuin- ja toimintaympäristön asukkaille ja elinkeinoelämän toimijoille.

Helsingin seudun kehitys on lähellä MAL-suunnitelmalle annetun Menestyvä-tavoitetta. Suunnitelmaluonnoksen toimenpiteillä järjestelmätason HK-suhde on 0,97 (tavoite yli 1).

Suunnitelmaluonnoksen toimenpiteillä saavutetaan sekä matka-aikahyötyjä että parempaa palvelutasoa. Sekä joukkoliikenteen käyttäjät että autoilijat hyötyvät niin palvelutason kuin lipunhintojen osalta vetovoimaisemmasta joukkoliikenteestä. Matka-aikahyödyt vertailuvaihtoehdon paikoin pahasti ruuhkautuneeseen tieliikenteeseen nähden ovat laaja-alaisia ja ne kohdistuvat niin joukkoliikenteen käyttäjiin, autoilijoihin kuin pyöräilijöihin, erityisesti työmatkoilla. Joukkoliikenteen käyttäjät hyötyvät myös euromääräisesti edullisemmista lipuista. Lipun hintojen alentamisen mahdollistaa suunnitelmassa valtion merkittävä lisärahoitus (150 M€/v), jonka toteutuminen on epävarmaa.

Kestävien kulkutapojen edistämisestä huolimatta on odotettavissa, että tieliikenne ruuhkautuu paikoin huomattavasti nykytilaa enemmän seudun väestönkasvun ja liikennesuoritteiden kasvun seurauksena. Ajoneuvokannan sähköistyminen ei poista autoilun muita negatiivisia ulkoisvaikutuksia kuin osin. Joukkoliikenteen liikennöintikustannukset kasvavat voimakkaasti erityisesti lähijunaliiikenteen ja metron tihentyneiden vuorovälien sekä uusien pikaraitiotiehankkeiden myötä.

Yhdyskuntarakenteen tiivistäminen keskuksiin ja kehitettävien raideyhteyksien varsille sekä sekoituneen maankäytön edistäminen ovat seudulle tärkeitä kilpailukykytekijöitä. Ne tukevat kasautumista, työmarkkinoiden toimivuutta, infrastruktuurin ja palvelujen (ml. joukkoliikenne) järjestämisen kustannustehokkuutta sekä julkistaloudellista resurssiivisautta. Riittävän asuntotuotannon takaaminen ja toisaalta alueiden monipuolisuus ja luonnonläheisyys ovat seudun kilpailukyvyllä tärkeitä tekijöitä. Tiivistyvän maankäytön ja kestävän liikennejärjestelmän yhteen tuova strateginen suunnittelu on siten edellytys seudun pidemmän aikavälin kilpailukyvyyn ja vetovoiman takaamiseksi.

Investointiohjelman hankkeet vahvistavat Helsingin seutua TEN-T-kaupunkisolmukohtana sekä edistävät yhteyksiä TEN-T-ydinverkkokäytäviin tukien seudun kansainvälistä kilpailukykyä. Myös elinkeinoelämän tilatarpeisiin vastaaminen tukee seudun menestystä. Suuressa kuvassa suunnitelma ei kuitenkaan kykene merkittävästi kirittämään Helsingin seudun asemaa suhteessa kansainvälisiin verokkikaupunkeihin. Kunnianhimoisemmilla ja markkinamekanismien välityksellä toimivilla päästötoimilla olisi mahdollista saavuttaa edelläkävijyyttä ja houkuttaa uusia osajia, yrityksiä ja innovaatioita.

Kooste ympäristövaikutusten arvioinnista on esitetty seuraavan sivun taulukossa. Suurimmat ympäristövaikutukset syntyvät seudun kasvusta, eikä vertailupohjalla ja suunnitelmalla ole suuria eroja. Metsäkato jää suunnitelmassa vertailupohjaa vähäisemmäksi. Suunnitelmassa on enemmän infrahankkeita, mikä puolestaan lisää luonnonvarojen kulutusta.

Suuri myönteinen	Kohtalainen myönteinen	Vähäinen myönteinen	Ei vaikutusta	Vähäinen kielteinen	Kohtalainen kielteinen	Suuri kielteinen
------------------	------------------------	---------------------	---------------	---------------------	------------------------	------------------

Taulukko 1: MAL-suunnitelman vaikutukset ilmastoon, yhdyskuntarakenteeseen, luonnonvaroihin, maisema- ja kulttuuriarvoihin, luonnonoloihin, terveyteen, turvallisuuteen, elinoloihin ja viihtyisyyteen.

ILMASTO	<ul style="list-style-type: none"> Suunnitelmasta riippumaton ajoneuvokannan uusiutuminen vähentää vuoteen 2040 mennessä liikenteen päästöjä 48 % vuodesta 2005. Suunnitelman toimenpiteiden myötä liikenteen CO₂ -päästöt vähenevät vielä noin 3 %-yks. Kehitys on päästövähennystavoitteiden kannalta selkeästi riittämätöntä. Suunnitelma ei juurikaan vaikuta liikennesuoritteeseen, joka kasvaa merkittävästi väestönkasvun ja sähköautojen käyttökustannusten alenemisen myötä. Henkilöautojen liikennesuoritteen kasvu on vastoin Fossiilittoman liikenteen tiekartassa asetetun kansallisen tason tavoitetta. Asumisen ilmastovaikutukset vähenevät suunnitelmasta riippumatta mm. energiantuotannon puhdistuessa ja lainsäädännön muuttuessa. Suunnitelma kannustaa lainsäädäntöä vähäpäästöisempään asumiseen, mutta toimenpiteiden toteutumiseen liittyy epävarmuutta. Maankäytön tiivistyminen tukee pitkällä aikavälillä kestävästä liikkumisesta. Seudun asuinrakentamiseen liittyvän vuotuisen metsäkadon määrä on suuri, mutta tiivistymisen myötä metsäkatko on suunnitelmassa hieman vähäisempää kuin vertailupohjassa säästämällä hiilinieluja ja -varastoja.
YHDYSKUNTARAKENNE, LUONNONVARAT	<ul style="list-style-type: none"> Yhdyskuntarakenne tiivistyy suunnitelman myötä nykyrakenteeseen, raideliikenteen varsille ja keskuksiin. Tiivistäminen ja täydentäminen tukee elinkeinoelämän toimintaa ja kestävästä liikkumisesta ja vähentää infran rakentamistarvetta. Seudun kasvu ja siitä johtuva rakentaminen lisäävät luonnonvarojen kulutusta. Liikenneinfran rakentaminen (investointiohjelman liikennehankkeet) lisää luonnonvarojen kulutusta. Hankkeiden tarkemmassa suunnittelussa haitallisia luontovaikutuksia tulee pyrkiä lieventämään. Uusiin joukkoliikenneinvestointeihin kytkeytyvät pitkän aikavälin kasvusuunnat, esimerkiksi Espoo-Salo oikoradan varrella, Kivistön ja Klaukkalan välillä sekä Östersundomissa hajauttavat yhdyskuntarakennetta ja lisäävät luonnonvarojen käyttöä.
MAISEMA- JA KULTTUURIARVOT	<ul style="list-style-type: none"> Seudun kasvu lisää tarvetta ottaa maa-alaa käyttöön rakentamiselle. Tiivis maankäyttö vähentää maisema-alueille ja rakennetun ympäristön arvoalueille kohdistuvaa painetta. Tiivistäminen aiheuttaa sekä vertailupohjassa että suunnitelmassa muutospainetta nykyrakenteen sisällä pääasiassa pääkaupunkiseudulla.
LUONNONOLO	<ul style="list-style-type: none"> Seudun kasvu lisää tarvetta ottaa maa-alaa käyttöön rakentamiselle, tiivistäminen säästää taajaman ulkopuolista luontoa rakentamiselta. Asumista ja liikennehankkeita osuu sekä vertailupohjassa että suunnitelmassa silti osin myös luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaille alueille ja seudun ekologisten ydinalueiden ja yhteyksien vaikutusalueelle. Asukasmäärät kasvavat useilla, tavallisimmin jo rakennetuilla pohjavesialueilla, joista monet ovat riskialueita. Tiivistävillä alueilla läpäisemättömien pintojen lisääntyminen voi johtaa virtaamien äärevöitymiseen sekä hulevesikuormituksen kasvuun.
TERVEYS	<ul style="list-style-type: none"> Tieliikenteen kasvu lisää melualueita ja asukasmäärien kasvu lisää liikennemelulle altistuvien määrää. Suunnitelman melusteet suojaavat melulta joitakin tuhansia asukkaita. Ajoneuvokannan uudistuminen vähentää huomattavasti suorita pakokaasupäästöjä, mutta ei vaikuta tie- ja katupölyn määrään, joka kasvaa suoriteen kasvun myötä.
TURVALLISUUS	<ul style="list-style-type: none"> Liikenteen turvallisuus paranee jo vertailupohjassa. Suunnitelman ajonopeuksien alentamisella taajamissa, liikennevalvonnalla ja liikenteen hallintatoimilla on kohtuullinen myönteinen vaikutus liikenneturvallisuuteen. Rakentamista sijoittuu tulvariskialueiden läheisyyteen. Suunnitelmassa tulvariskialueiden läheisyyteen sijoittuu paikoin hieman vertailupohjaa enemmän rakentamista. Tiivistävä kaupunkirakenne voi lisätä kaupunkitulvien riskiä.
ELINOLOT JA VIIHTYISYYS	<ul style="list-style-type: none"> Saavutettavuus edistyy asukkaiden ja työntekijöiden näkökulmasta kasvaneen maankäytön sekä liikenneverkon kehittymisen seurauksena. Joukkoliikenteen saavutettavuus paranee olennaisesti lipunhintojen alentamisen myötä, myös pikaraitiotiehankkeilla on paikallisia myönteisiä vaikutuksia. Kasvava henkilöautoliikenne vähentää asuinalueiden viihtyisyyttä ja lisää merkittävästi ruuhkautuvuutta. Asukasmäärien kasvu ja tiivistäminen lisäävät käyttöpainetta kaupungin sisäisillä viher- ja virkistysalueilla etenkin pk-seudulla. Tiivistäminen luo edellytyksiä taajamia ympäröivien virkistysalueiden säilymiselle. Seudun kasvu luo haasteita palveluverkon riittävyydelle erityisesti jo nykyisellään tiiviillä asumisen alueilla.

2 Lausuntokierroksen jälkeen

2.1 Suunnitelmaan lausuntokierroksen jälkeen tehdyt tarkennukset

Suunnitelmaan tehtiin muutoksia lausuntokierroksen jälkeen. Kokonaisuutena muutokset ja niiden vaikutukset ovat verrattain pieniä verrattuna lausuntokierrokselle lähetettyyn suunnitelma-aineistoon. Alle on koottu merkittävimmät suunnitelmaan tehdyt lisäykset, muutokset ja poistot sekä arviot näiden vaikutuksista.

Muutokset suunnitelman kärkitoimenpiteisiin

Suunnitelman päivitetty kärkitoimenpidelistaus on esitetty alla kuvassa 2. Muutokset lausuntokierroksen läpikäyneen suunnitelman kärkitoimenpiteisiin on korostettu kuvassa punaisella. Selvitettäviksi merkityt toimenpiteet poistettiin kärkitoimenpiteistä. Tällä ei ole merkitystä vaikutusten arvioinnin johtopäätöksiin, sillä vasta selvitysvaiheessa olevat toimenpiteet eivät alun perinkään olleet mukana vaikutusten arvioinnissa. Kärkitoimenpiteisiin lisättiin teksti: ”Varataan seudulta vähintään yksi alue raskaan kaluston sähköön latausaseman ja yksi alue vedyn tankkausaseman tarpeisiin”. Tämä on tarkennus suunnitelmassa jo olleeseen toimenpiteeseen, eikä lisäyksen vaikutusta ole arvioitu erikseen.

Suunnitelman kärkitoimenpiteet



Kuva 2. MAL 2023 -suunnitelman kärkitoimenpiteisiin lausuntokierroksen jälkeen tehdyt muutokset.

Muutokset investointiohjelmaan

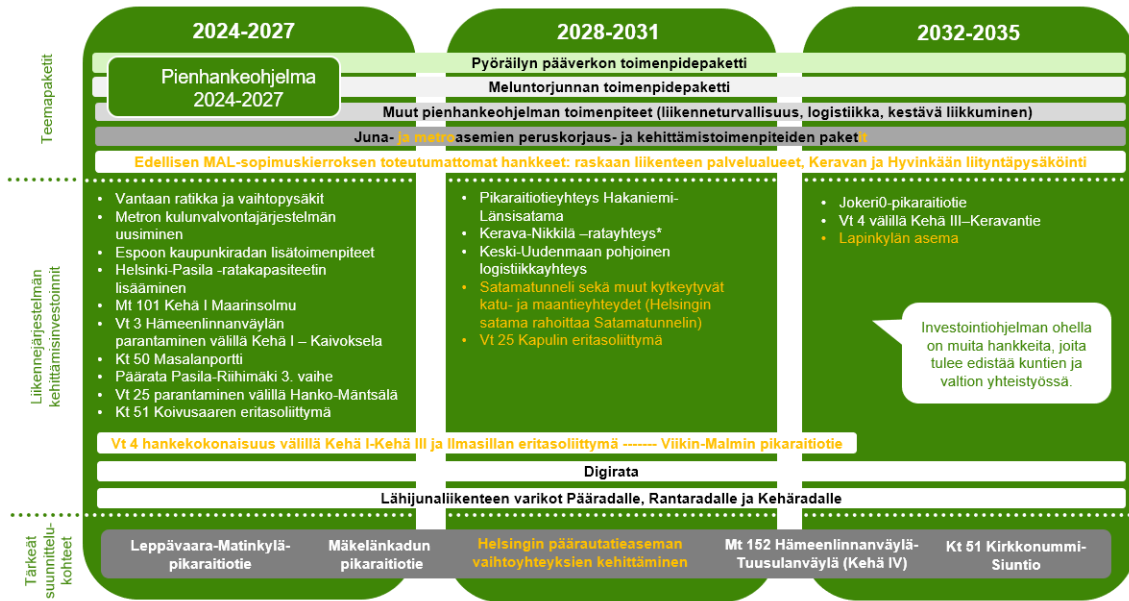
MAL-suunnitelman investointiohjelmaan tehtiin myös tarkennuksia ja lisäyksiä lausuntokierroksen jälkeen. Juna-asemien peruskorjaus- ja kehittämistoimenpiteiden lisäksi tunnistettiin metroasemien korjaustarpeita, jotka otettiin osaksi teemapakettia. Edellisen MAL-sopimuskierron toteutumattomat hankkeet, eli raskaan liikenteen palvelualueet ja Keravan ja Hyvinkään liityntäpysäköinti, lisättiin omana pakettinaan investointiohjelmaan. Aiemmin erillisinä hankkeina olleet *Vt 4 välillä Kehä I–Kehä III ja Ilmasillan eritasoliittymä* sekä *Viikin-Malmin pikaraitiotie* yhdistettiin yhdeksi hankekokonaisuudeksi. Vuosien 2028–2031 toteutettavien hankkeiden listaa täydennettiin Satamatunnelilla sekä tunneliin kytkeytyvillä katu- ja maantieyhteyksillä. Valtatien 25 Kapulin eritasoliittymän

toteuttamista siirrettiin myöhemmäksi, kauteen 2028–2031. Kehäradan varrelle suunniteltu Lapinkylän asema lisättiin 2032–2035 toteutettaviin hankkeisiin. Helsingin päärautatieaseman vaihtoyhteyksien kehittäminen tunnistettiin tärkeäksi suunnittelukohteeksi ja nostettiin investointiohjelmaan.

Alle on listattu investointiohjelmaan tehdyt muutokset sekä arviot niiden vaikutuksista. Investointiohjelma ja siihen tehdyt muutokset on esitetty kuvassa 3.

- Metroasemien peruskorjaukset
 - Vaikutuksia ei voi arvioida liikenne-ennustemallilla
- Lapinkylän asema
 - On lisätty liikenne-ennustemalliin, mutta vaikutukset eivät näy muiden kokoluokaltaan suurempien seudullisten toimenpiteiden yli (mm. lipunhintatuki ja Digiradan mahdollistamat junaliikenteen vuorovälitihennykset). Lapinkylän aseman positiiviset vaikutukset ovat paikallisia ja negatiiviset vaikutukset heijastuvat niille kehäradan käyttäjille, jotka kärsivät matka-ajan pidentymisestä.
- Satamatunneli ja siihen liittyvät kadut
 - Satamatunneli on ollut jo valmiiksi liikenne-ennustemallissa, mutta kustannukset eivät olleet investointiohjelmassa. Kustannusten lisääminen investointiohjelmaan vaikuttaa yhteiskuntataloudellisen tehokkuuden mittariin
 - Hankkeen hyödyt ja haitat ovat kustannuksia lukuun ottamatta olleet mukana jo luonnoksen arvioinnissa. Hankkeella on vaikutusta mm. matka-aikoihin, liikenteen sujuvuuteen ja meluun
- Edellisen MAL-kauden toteutumattomat hankkeet (raskaan liikenteen palvelualueet, Keravan ja Hyvinkään liityntäpysäköintikohteet)
 - Raskaan liikenteen palvelualueet ovat jo olleet mukana vaikutusten arvioinnissa aikaisemmissa vaiheissa
 - Liityntäpysäköintikohteet lisäävät järjestelmän toimivuutta, mutta niillä ei arvioida olevan vaikutuksia liikennejärjestelmätason mittareihin
- Vt 4 hankekokonaisuus välillä Kehä I–Kehä III ja Ilmasillan eritasoliittymä ----- Viikin-Malmin pikaraitiotie
 - Yhdistettiin kaksi aiemmin erillisinä ollutta hanketta yhdeksi paketiksi, ei muutosta vaikutusten arviointiin
- Päärautatieaseman vaihtoyhteydet
 - Ei ole vielä tietoa ratkaisusta, joten vaikutuksia ei voi arvioida
- Kapulin eritasoliittymän myöhäistäminen
 - Investointiohjelman hankkeiden (pl. suunnitteluhankkeet) vaikutukset on arvioitu riippumatta niiden toteutusajankohdasta (tilanne 2040)

MAL- investointiohjelma 2024-2035



Kuva 3. MAL-investointiohjelma 2024–2035. Lausuntovaiheen jälkeen tehdyt muutokset korostettuina

Muut muutokset

Lausuntokierroksen perusteella asumisen osioon tehtiin useita muutoksia, joiden vaikutuksia on arvioitu kappaleessa 2.2.2). Asumisen osioon tehtiin päivityksiä leipäteksteihin ja palautettiin kirjaukset:

- Kunnat ohjaavat tarvittaessa huoneistotyyppi-, hallinta- ja rahoitusjakaamaa
- Asumisen välimuodon mallien kehittäminen

Lisäksi suunnitelmaan tehtiin karttatarkennuksia mm. hankeyhtiöiden ratahankeista ja nopeusrajoitusten alentaminen siirrettiin maankäyttöä koskevaksi toimenpiteeksi.

2.2 Lausuntokierroksen jälkeen tehtyjen tarkennusten vaikutukset

2.2.1 Hiilineutraali

Suunnitelmaan lausuntokierroksen perusteella tehdyt muutokset eivät vaikuta hiilineutraali-tavoitteen toteutumiseen. Investointiohjelman muutokset ovat vähäisiä, eivätkä niiden vaikutukset erotu mittaritarkasteluissa. Suunnitelmaan ei ole sisällytetty uusia liikenteen päästövähennyskeinoja. Lausunnoissa esitettiin ristiriitaisia näkemyksiä esimerkiksi liikenteen hinnoittelutoimien ja ympäristövyöhykkeiden käyttöönnotosta.

Useissa lausunnoissa todettiin, että hiilineutraaliustavoitetta ei saavuteta ja siihen liittyvät toimenpiteet ovat riittämättömiä. Lausunnoissa esitettiin, että suunnitelmaan lisättäisiin sellaisia liikenteen päästöjä vähentäviä toimenpiteitä, joiden toteutumiseen ei seutu voi itse vaikuttaa. Osa seudun kunnista oli kuitenkin sitä mieltä, että hiilineutraaliustavoitteen saavuttamatta jääminen on hyväksyttävää.

Henkilöautosuoritteiden kasvu on vastoin kansallista tavoitetta siitä, ettei henkilöautosuorite enää kasva 2020-luvulla. Toisissa lausunnoissa todettiin, että liikennesuoritteiden vähentämiseen liittyviä toimia tulisi sisällyttää suunnitelmaan. Toisaalta liikennesuoritteiden vähentämistä ei pidetty realistisena.

Lausunnoissa todettiin, että liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi on olemassa useita keinoja, joita tulisi selvittää tulevilla MAL-sopimuskaudella. Keskeisimmiksi keinoiksi nostettiin panostukset autokannan uudistamiseen, fossiilisten polttoaineiden korvaamiseen sekä päästötörmien energialähteiden lataus- ja tankkausinfraan. Raskaan liikenteen osalta nostettiin esiin mm. käyttövoimauudistuksen nopeuttaminen, kuljetusketjujen sujuvoittaminen, tavaraliikenteen omat kaistat sekä yhdistettyjen kuljetusten lisääminen (raidekuljetukset).

Kestävän liikennejärjestelmän toimenpiteitä, esimerkiksi kestävän liikkumisen hankkeiden investointeja, kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen houkuttelevuuden kasvattamista sekä maankäytön ohjaamista entistä tiiviimmin joukkoliikenteen varteen pidettiin tärkeinä. Lisäksi esitettiin liikkumistarpeeseen vaikuttavia keinoja, esimerkiksi etätyön edistämistä. Liikenteen päästövähennyskeinoina ehdotettiin myös taloudellisia ohjauskeinoja, kuten tieliikenteen hinnoittelua ja verotusta.

Useita lausunnoissa esitettyjä keinoja on jo laajasti mukana MAL-suunnitelmassa ja niiden vaikutuksia on arvioitu käytettävissä olevan tiedon ja menetelmien puitteissa. Suunnitelmaan sisältyvät merkittävät panostukset joukkoliikenteeseen (lipun hintojen alentaminen sekä investoinnit) näkyvät kulkumuotojen käytössä mutta eivät liikennesuoritteessa. Suunnitelmasta puuttuu keinoja, joilla voitaisiin vaikuttaa merkittävästi liikkumistarpeeseen ja ajoneuvoliikenteen suoritteeseen.

2.2.2 Hyvinvoiva

Hyvinvoiva-tavoitteen toimenpiteisiin tehtiin lausuntojen perusteella muutoksia, jotka liittyvät asuntotuotannon monipuolisuuden ja laadun ohjaamiseen. Vaikka osa lausunnonantajista piti vain kuntatasolla tapahtuvaa asunto- ja maapolitiikan ohjausta riittävänä, argumentit seudullisen tason periaatteiden merkityksestä eriytymiskehityksen ennaltaehkäisemisessä ja korjaamisessa olivat vahvoja.

Kirjaus ”kunnat varmistavat eriytymiskehityksen ehkäisemiseksi laadukkaan ja monipuolisen asuntotuotannon ohjaamalla tarvittaessa huoneisto-, talotyypin-, hallinta- ja rahoitusjakaumaa” korostaa sitoutumista eriytymisen ehkäisyyn ja kannustaa kuntia tarvittaessa hyödyntämään niiden käytössä olevia keinoja. Erityisen vahvaa seudullista ohjausvaikutusta tälläkirjauksella ei ole, joten Hyvinvoiva -tavoitteen toteutuminen edellyttää kuntien määrätietoista toimenpiteitä jatkosuunnittelussa.

Useat lausunnonantajat pitivät tärkeänä myös sitä, että valtion tukeman ARA-asuntotuotannon ohella seudulla kehitetään vuokra- ja omistusasumisen väliin sijoittuvia malleja, yhdessä valtion ja muiden toimijoiden kanssa. Tämän pohjalta suunnitelmaan lisätty kirjaus vahvistaa erityisesti kaupunki-uudistusalueiden kehittämisen mahdollisuuksia. Kunnista tähän saakka saatujen kokemusten pohjalta tiedetään, että markkinaehtoisen omistusasuntotuotannon hankkeita ei entuudestaan vuokratalovaltaisille alueille ole kovin helppoa toteuttaa siinä määrin kuin alueiden asuntokannan uudistamispyrkimykset edellyttäisivät. Samalla uuden tyyppiset rahoitus- ja hallintamuotomallit parantaisivat pieni- ja keskituloisten kotitalouksien mahdollisuuksia löytää elämäntilanteeseensa sopiva asunto ja edetä asumisurallaan.

2.2.3 Menestyvä

Investointiohjelmaan tehdyt tarkennukset laskivat yhteiskuntataloudellisen mittarin (järjestelmä-tason H/K-suhde) hieman alle yhden hankkeiden kustannustason nousun sekä satamatunnelin investointiohjelmaan lisäämisen myötä. Satamatunneli oli mukana myös suunnitelman aiempien versioiden liikennemallitarkasteluissa, mutta investointiohjelmasta se puuttui lausuntokierrokseen saakka. Investointiohjelmaan lisätyllä Lapinkylän asemalla ei ole näkyvää vaikutusta menestyvä-eikä hiilineutraali-tavoitteiden kannalta.

Lisäksi tuotettiin herkkyystarkastelu yhteiskuntataloudellisen tehokkuuden päämittarista ilman vaikutuksiltaan hallitsevan joukkoliikennetuen sisällyttämistä suunnitelmaan. Myös taloudellisten vaikutusten arviointia päivitettiin julkisen talouden rahoituskehikon osalta. Toteutetut tarkastelut konkretisoivat entistä vahvemmin esiin nostettuja huolia julkisen talouden kestävydestä ja sitä, kuinka suunnitelman yhteiskuntataloudelliset hyödyt pohjautuvat vahvasti todella laaja-alaisia hyötyjä tuotavaan, mutta julkistaloudelliselta kustannusvaikutukseltaan mittavaan joukkoliikenteen lipunhinta-tukeen.

Suunnitelman mukaisella joukkoliikennetuella on monipuolisia ja vahvoja vaikutuksia. Lipunhintojen alentamisen vaikutukset ovat erittäin voimakkaita ja kohdistuvat laajasti koko seudulle. Tämän takia suunnitelman muiden toimenpiteiden alueellisia vaikutuksia on hankala erottaa tai ne jäävät vaikutuksiltaan pieniksi joukkoliikennetuen rinnalla. Suurimmat vaikutukset syntyvät joukkoliikenteen käyttäjille edullisemmista lipunhinnoista sekä liikennejärjestelmän käyttäjien matka-aikasäästöistä. Joukkoliikenteen käyttö lisääntyy tuen avulla selvästi vertailuvaihtoehtoa enemmän.

Joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvu toisaalta lisää henkilöautoliikenteen houkuttelevuutta poistamalla ruuhkia ja sujuvoittamalla tieliikennettä. Henkilöautosuorite kasvaakin suunnitelmassa joukkoliikennetuesta huolimatta, mutta kasvun kulmakerroin on loivempi kuin vertailupohjassa. Kasvava henkilöautosuorite muodostaa noin puolet liikenteen CO₂-päästöistä myös suunnitelma-versiossa, eikä tavoitteellista liikenteen hiilidioksidipäästövähennystä saavuteta.

Joukkoliikenteen käytön kasvu edellyttää investointeja joukkoliikenteeseen tarvittavan kapasiteetin varmistamiseksi. Näitä investointitarpeita ei tässä vaiheessa ole vielä edellytyksiä arvioida tarkemmin, mutta niillä on suora vaikutus joukkoliikenteen tuotanto- ja investointikustannuksiin. Kuntien on liikennejärjestelmän kasvavien menojen rahoittamiseksi kasvatettava panostuksiaan merkittävästi myös muutoin.

Ilman joukkoliikennetukea suunnitelman hyöty-kustannussuhde on 0,45, joka on reilusti alle sekä suunnitelmalle asetetun päätavoitteen että kannattavuusrajan. Tulot liikennepalveluista kasvavat vain vähän liikennöntikustannuksiin nähden. Lisäksi matkustajien lippuhyödyt jäävät täysin realisoidumatta ja matka-aikasäästöt jäävät noin 80 prosenttiin lipputuetusta liikennejärjestelmästä. Joukkoliikenteen kilpailukyky suhteessa yksityisautoiluun ei edisty laaja-alaisesti pelkkien investointiohjelman hankkeiden avulla. Tämän seurauksena merkittäviä matka-aikahyötyjä jää saavuttamatta.

2.2.4 Tunnistetut riskit

Hiilineutraali-tavoitteen osalta liikenteen päästövähennystavoitetta näyttää olevan yhä vaikeampi saavuttaa liikennejärjestelmän ja maankäytön suunnittelun keinoin. Suunnitelman valmistelussa keskityttiin käyttövoimauudistukseen, eikä liikennesuoritteeseen vaikuttavia tai ajoneuvoliikennettä rajoittavia toimia haluta ottaa käyttöön. Käyttövoimauudistuksen toteutuminen on pitkälti riippumaton seudun toimijoista. Riskinä on, että ajoneuvoteknologia ja käyttövoimauudistus etenevät arviotua hitaammin, ja päästövähennystavoite karkaa entistä kauemmas. Päästövähennysten hidastuminen

toteutuminen jouduttaa osaltaan käynnissä olevaa ilmastonmuutosta, joka vaikuttaa haitallisesti luontoon, ihmisiin ja yhdyskuntiin aiheuttaen esimerkiksi infran rakentamiseen ja ylläpitoon merkittäviä lisäkustannuksia.

Hyvinvoiva-tavoitteen osalta keskeinen riski liittyy siihen, miten seudun alueiden tasapainoinen kehitys saadaan toteutumaan ja alueiden eriytymiseen mahdollisesti liittyvä haitallinen sosiaalinen segregaatio torjuttua. Suunnitelma kannustaa panostamaan tunnistettuihin kaupunkiudistusalueisiin muun muassa asuntokantaa monipuolistamalla ja asuinympäristön viihtyisyyttä parantamalla. Omistusasuntotuotannon toteutuminen kaupunkiudistusalueille edellyttää määrätietoista panostusta alueiden vetovoimaisuuteen, palveluihin ja ympäristön laatuun.

Vaparaohitteisen, sääntelemättömän omistusasuntotuotannon tulisi myös sisältää monipuolisesti eri kokoisia asuntoja, jotta se aidosti torjuisi segregaatiokehitystä. Monipuolisen huoneistotyyppijakauman varmistaminen edellyttää jonkinasteista laadullista ohjausta. Kaupunkiudistusalueiden vuokra-asuntovaltaisen asuntokannan tasapainottaminen muilla hallintamodoilla onnistuu todennäköisimmin, mikäli valikoimassa on valtion tukeman vuokra-asuntotuotannon ja vaparaohitteisen omistusasuntotuotannon lisäksi muita rahoitusmalleja, kuten asumisoikeusasuntoja, erilaisia osamistumalleja tai esimerkiksi osuuskuntatyyppisiä hankkeita. Myös näiden toteuttaminen vaatii kuitenkin määrätietoista työtä. Mikäli ne jätetään tietoisesti keinovalikoiman ulkopuolelle, tosiasialliset mahdollisuudet saavuttaa tavoite heikkenevät.

Kaupunkiudistuskokonaisuuteen sisältyvien korjaavien toimenpiteiden ohella on tärkeää huolehtia ennaltaehkäisevästi siitä, että haitalliselle eriytymiselle herkkiä alueita ei pääse kehittymään. Monipuolinen, eri elämäntilanteisiin ja -vaiheisiin soveltuva asuntokanta on näyttöön perustuvan tiedon valossa paras keino saavuttaa monipuolinen väestörakenne. Mikäli monipuolisuuteen ohjaavista seudullisista periaatteista ei MAL-suunnitelmassa tai -sopimuksessa sovita, seudun eri osien välisen eriytymisen riski kasvaa merkittävästi.

Menestyvä-tavoitteen näkökulmasta keskeisen riskin muodostaa ennen kaikkea suunnitelman hyötyjen voimakas riippuvuus julkisesta rahoituksesta. Valtiontaloudesta maksettavaksi osoitettu joukkoliikenteen lipputuki tuottaisi laajoja hyötyjä, mutta sen toteutumiskelpoisuuteen liittyy julkisen talouden tilan vuoksi huomattavaa epävarmuutta. Toisin kuin esimerkiksi tieliikenteen ulkoishaittojen hinnoittelun tapauksessa, liikennesektorin tulopohja vain supistuu suunnitelman toimenpiteiden seurauksena, vaikka menot samanaikaisesti kasvavat. Riskin ja vaihtoehtokustannusten merkitys korostuu, mikäli Suomen kansantalous jatkaa parhaimmillaankin vain vaimeaa kasvua. Laajan tavoiteohjelman keskeisenä riskinä on siis, että kokonaisuuteen ei ole yksinkertaisesti varaa, jolloin tarpeelliset priorisoinnit tapahtuvat mahdollisesti vähemmän optimaalisella tavalla.

Taloudellisen toimintaympäristön epävarmuudet koskettavat ainakin lyhyemmällä tähtäimellä myös asuntotuotantotavoitteen täysimittaisen toteutumiskelpoisuuden mahdollisuuksia. Rakennuskustannusten ja korkojen nousu sekä kiinteistöjen markkinahintojen aleneminen leikkaavat tonttien arvoituksia ja markkinaehtoisesti kannattavan rakentamisen alaa tavalla, joka ainakin väliaikaisesti rajaa asuinrakennushankkeiden laajaa toteutettavuutta jopa Helsingin seudulla.

2.3 Evästyksen vaikutusten arvioinnin jatkokehittämiseen

MAL-prosessia sekä vaikutusten arviointia tullaan kehittämään seuraavaa suunnittelukierrosta ajatellen. Tähän lukuun on koottu ELY:n SOVA-lausunnoissaan ilmaistut evästyksen vaikutusten arvioinnin sekä myös MAL-suunnitelman jatkokehittämiseen. Lausunnoissa ELY esitti vaikutusten arviointiselostukseen lisättävän luvun, jossa käsiteltäisiin ja perusteltaisiin prosessin arviointiin liittyviä

esiin nousseita ideoita ja tunnistettuja tarpeita, joita ei syystä tai toisesta otettu mukaan arviointiin. Näitä kehittämisideoita on koottu lukuun 2.3.2. Muut vaikutusten arvioinnin kehittämisideat.

2.3.1 SOVA-lausunnon evästyksiset

SOVA-yhteysviranomaisen (ELY) lausunnossa MAL-suunnitelmaluonnoksen ilmastovaikutusten arviointia pidettiin laadukkaana. ELY:n mukaan arvioinnissa tuodaan hyvin esiin, että suunnitelman toimenpiteet eivät riitä jo asetettujen sitovien ilmastotavoitteiden saavuttamiseen, vaan niiden tavoittelu edellyttää selkeästi sitovampia ja tehokkaampia toimenpiteitä. Ilmastovaikutusten arvioinnin tulokset pitäisi huomioida paremmin toimenpiteissä ja suosituksissa.

Arvioinnin suosituksissa toivottiin voimakkaammin korostettavan tarvetta pysäyttää yhdyskuntarakenteen hajautuminen. Esitettiin ehdottoman tärkeänä, että tavoitteena olisi kohdistaa uusi asuntotuotanto 95-prosenttisesti kestävien kulkumuotojen äärelle kaikissa seudun kunnissa.

SOVA-lausunnon mukaan arvioinnissa keskitytään liiaksi liikennejärjestelmään. Olisi kiinnitettävä huomiota myös maankäytön ja asumisen vaikutusten tarkasteluun riittävällä tasolla.

ELY korosti lausunnossaan tunnistettujen ristiriitaisten toimenpiteiden ja toimintaympäristön muutosten osalta huolellisen jatko suunnittelun merkitystä haitallisten vaikutusten ehkäisemisessä, lieventämisessä ja tarvittaessa kompensoinnissa. Yhtenä ristiriitaisena toimenpiteenä tunnistettiin tiivistyvän yhdyskuntarakenteen vaikutus asuinympäristön laatutekijöihin kuten meluun ja pölyyn. Ristiriitaa ja siitä johdettavia toimenpide-ehdotuksia toivottiin käsiteltävän laajemmin suunnitelmassa ja vaikutusten arvioinnissa. Suunnitelman vaikutukset ja EU:n melulle altistuvien määrän pienentämistavoitteet ovat ristiriidassa, eikä niihin kiinnitetä suunnitelmassa riittävästi huomiota.

Meluntorjunnan ja laadukkaiden lieventämiskeinojen tarvetta ja tärkeyttä tulee nostaa esiin myös MAL-suunnitelmassa ja arvioinnin pohjalta nousevissa toimenpiteissä. Toimenpiteillä tulee ohjata asumista pois pahimmilta melualueilta myös lentomelualueet huomioiden. Suunnitelman tulisi käsitellä myös tärinän ja runkomelun vaikutuksia rakentamiseen ja sen kannattavuuteen.

2.3.2 Muut vaikutusten arvioinnin kehittämisideat

Erilaisia skenaarioita, herkkyystarkasteluja ja ulkoisia arvioita tulisi käyttää ja hyödyntää työssä enemmän. Samoin tulisi nostaa esiin myös muiden MAL-työn yhteydessä tehtyjen taustaselvitysten tuloksia ja ottaa ne paremmin huomioon vaikutusten arvioinnissa liikenne-ennustemallin tuottamien tulosten rinnalla.

Maankäytön ja liikennejärjestelmän kehityksen yhteisvaikutuksia tulisi tarkastella monitavoitearviointin avulla. Ensisijaisten maankäytön kehittämisvyöhykkeiden laajuuteen tulisi ottaa kriittinen näkökulma ja tarkastella vaikutuksia erilaisilla vyöhykerajauksilla.

Asuntotuotantomäärien ja väestönkasvun arvioinnissa tulisi huomioida paremmin väestörakenteen ja asumisväljyyden kehitys. Väestön ikääntyminen ja ennen kaikkea suurilta ikäluokilta vapautuvien asuntojen määrä on tarpeen huomioida asuntotuotantotarpeissa suhteessa väestönkasvuennusteisiin. Suuret ikäluokat pitävät hallussaan suurta asuntomassaa, joka on lähivuosina vapautumassa.

Asiantuntija-arviointia tulisi hyödyntää paremmin MAL-suunnitelman jatkokyöstämisessä. Esimerkiksi asumisen puolella ulkopuoliset asiantuntija-arviot puolsivat sitä, että laadullisen ohjauksen keinoja tarvitaan jossain määrin kaikkialla – myös niillä alueilla, joilla kaupunkiudistusalueiden kriteerit eivät ole vielä täyttyneet. Toisin sanoen, yhteinen seudullinen näkemys asumisen laadusta sekä

tämän toteuttamisen edellytysten varmistaminen voivat osaltaan ehkäistä uusien raskaampia toimia edellyttävien kaupunkiudistusalueiden syntymistä.

Seuraavalla kierroksella voisi panostaa erilaisten työpaikka-alueiden ja niiden vaikutusten tunnistamiseen (saatavuuteen, saavutettavuuteen ja eriytymiskehitykseen). Mittareina voisivat toimia esimerkiksi maankäyttötyypit ja maankäytön sekoittuneisuus.

Lisäksi vaikutusten arvioinnissa tulisi pyrkiä arvioimaan tarkemmin hyötyjä ja vaikuttavuutta myös niille toimenpiteille, jotka eivät sisälly liikennemalliin. Hyöty-kustannuskehikkoa olisi hyvä täydentää myös laajempien taloudellisten vaikutusten arvioinnilla. Kaiken kaikkiaan hankearviointia tulee kehittää, jotta saadaan tarkemmat ja läpinäkyvämmät perustelut hankkeiden mukaan ottamiselle tai pois jättämiselle. Investointiohjelman laadinnassa tulisi ottaa huomioon myös eri osapuolten investointikyky osana toteutusvalmiutta.

Investointien (ml. katuinfra), kunnossapidon ja joukkoliikenteen järjestämisen vaikutuksia esimerkiksi kuntatalouteen tulisi tarkastella erilaisissa maankäyttörakenteissa ja eri kunnissa. Yleensäkin on tärkeää tunnistaa alueiden eroavaisuudet toimenpiteiden kohdentamisessa. Vaikutusten arviointi tuottaa tähän hyvää lähtötietoa. Esimerkiksi bussiliikenteen kehyskunnissa liikenneturvallisuus on muuta seutua heikompaa, joten niihin tulisi suunnata toimia tilanteen parantamiseksi.

Ilmastovaikutusten osalta voisi entisestään korostaa ilmastonmuutokseen sopeutumisen toimenpiteitä sekä päästötavoitteiden saavuttamatta jäämisen vaikutuksia, myös taloudellisten vaikutusten osalta. Elinkaariajan päästöt ja myös rakentamisen aikaiset päästöt tulisi ottaa mukaan tarkasteluun.

MAL-suunnittelu ja vaikutusten arviointi muodostavat pitkän prosessin. Seuraavalla kierroksella kaikki suunnitelman muutokset ja niiden vaikutukset tulee dokumentoida systemaattisesti esimerkiksi yhteiseen muutoslokiin.

3 Suunnitelman kuvaus

Visiona on, että **Helsingin seutu on vuonna 2040 Euroopan kestävimmin kasvava ja ihmisläheisin metropolialue**. Suomen suurimpana kaupunkiseutuna ja ainoana metropolialueena Helsingin seutu kilpailee osaavasta työvoimasta, investoinneista ja yritystoiminnasta muiden kansainvälisesti merkittävien eurooppalaisten metropolialueiden kanssa. Tavoitetilana on, että vuonna 2040 Helsingin seutu on parantanut kilpailukykyään suhteessa muihin Euroopan metropolialueisiin. Arki on toimivaa, elinympäristö ihmisläheistä ja seudun kasvu on kestävää sekä tarjoaa houkuttelevia yritysmahdollisuuksia vastaten samalla ilmastonmuutoksen haasteisiin.

Seutu saavuttaa vision mukaisen tulevaisuuden vuoteen 2040 mennessä vastaamalla suunnitelmalle asetettuihin kolmeen päätavoitteeseen: hiilineutraaliin, hyvinvoivaan ja menestyvään Helsingin seutuun.



Hiilineutraaliustavoite vastaa keskeisiin ilmasto- ja ympäristöhaasteisiin. Tärkeää on, että seutu tekee rohkeita päästövähennystoimia asumisen ja liikenteen osalta sekä kasvaa kestävästi olemassa olevan rakenteen sisään luontoa säästäten. Seudun hiilineutraaliustavoite tukee sekä valtion että kuntien omien hiilineutraaliustavoitteiden toteuttamista.



Menestyvä Helsingin seutu parantaa kilpailukykyään kehittämällä seudun houkuttelevuutta ja kiinnostavuutta. Tavoitteeseen pääsemistä tukee kestävä ja kustannustehokas liikennejärjestelmä, joka takaa hyvän saavutettavuuden niin yrityksille kuin työntekijöille. Myös elin- ja toimintaympäristö houkuttelee työvoimaa ja yrityksiä sekä tarjoaa monipuolisia asumisen ratkaisuja.



Hyvinvoiva Helsingin seutu -tavoitteella mahdollistetaan seudun asukkaille terveellinen ja turvallinen elinympäristö, jossa asukkaat voivat valita laadukasta, tarpeita ja varallisuutta vastaavaa asumista monipuolisista asumisvaihtoehdoista sekä saavuttaa työpaikat, palvelut, ja lähiluonto kestävästi ja kohtuullisesti. Tavoitteena on, että Helsingin seudulla arki sujuu - eläminen on helppoa ja onnellista.

Tavoitteiden yhteensovittamisen avuksi on määritelty kolme periaatetta, joita MAL-suunnittelussa noudatetaan. Ensinnäkin MAL-suunnitelmassa kehitetään seutua resurssiviisaasti, jolloin hiilineutraalius ja menestys voidaan saavuttaa maa-alan, olemassa olevan infrastruktuurin ja taloudellisten resurssien tehokkaalla ja oikea-aikaisella käytöllä. Toisaalta MAL-suunnitelma pyrkii olemaan sopeutumiskykyinen valmistautumalla joustavasti toimintaympäristössä tapahtuviin muutoksiin sekä sopeutumalla ilmastonmuutokseen. Helsingin seudun hyvinvointi ja menestys saavutetaan huomioiden seudun monimuotoisuus kaikessa MAL-suunnittelussa ja käyttämällä sitä voimavarana. Tavoitteena on hyödyntää seudun eri osien erilaisia vahvuuksia aiempaa paremmin.

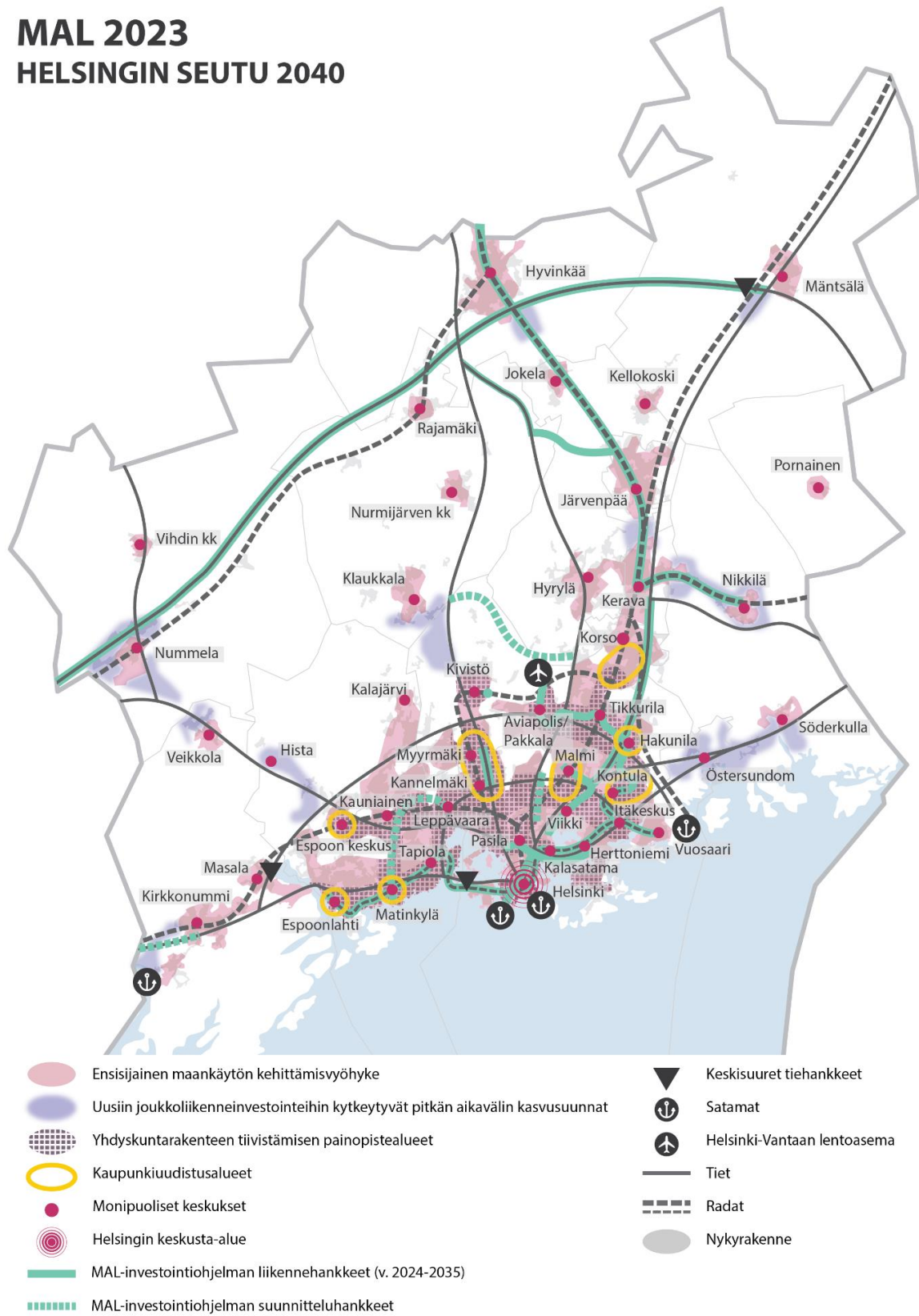
Tavoitteille asetettiin arviointikokonaisuudet, jotka pitävät sisällään joukon mittareita ja niiden tavoitetasot. Arviointikokonaisuuksia ja niiden hyödyntämistä suunnitelman eri vaiheiden vaikutusten arvioinnissa on kuvattu tarkemmin luvussa 4.3.

MAL-suunnitelma tiivistää ne 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 jälkeen.
3. Panostetaan aiempaa vahvemmin Helsingin seudun kestävästä 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 2023 -suunnitelmassa on laadittu kehityskuva vuoteen 2040, jossa näkyvät suunnitelman ensisijaiset vyöhykkeet, joukkoliikenneinvestointeihin kytkeytyvät kehittämissvyöhykkeet pidemmälle aikavälille, raideinvestointeihin kytkeytyvät kaupunkikehittämisaalueet, kaupunkiudistusalueet, yhdyskuntarakenteen tiivistämisen painopisteet sekä MAL-suunnitelman liikenneinvestoinnit (kuva 4).

MAL 2023 HELSINGIN SEUTU 2040



Kuva 4: Helsingin seudun kehityskuva vuoteen 2040

MAL 2023 -suunnitelman laaja toimenpidekokonaisuus on määritetty päätavoitteiden pohjalta. Toimenpiteiden teemat on esitetty oheisessa kuvassa. Suunnitelman kärkitoimenpiteet on koottu sen alle.



- Varmistamme asuntotuotannon riittävyyden kasvavalla seudulla
- Ohjaamme uuden maankäytön nykyiseen rakenteeseen
- Edistämme kestävästä liikkumisesta
- Vähennämme liikenteen ja asumisen päästöjä



- Huolehdimme asuinalueiden ja asuntotarjonnan monipuolisuudesta ja laadusta
- Korjaamme alueellista eriytymiskehitystä
- Luomme palveluiden sijoittumisella mahdollisuudet sujuvalle arjelle
- Vähennämme liikenteen haittoja ja parannamme liikenteen turvallisuutta



- Vahvistamme Suomen ja Helsingin seudun kansainvälisiä ja valtakunnallisia liikenneyhteyksiä
- Edistämme elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä
- Varmistamme logistiikan ja tavaraliikenteen toimivuuden
- Edistämme liikenteen digitalisaatiota ja automaatiota
- Investoimme resurssiviisaasti

MAL 2023 -suunnitelman kärkitoimenpiteet

Yhdyskuntarakenteen tiivistäminen

- Rakennetaan 16 500 uutta asuntoa vuosittain.
- Kohdistetaan 95 % seudun uudesta asuntotuotannosta ensisijaisille vyöhykkeille.
- Mahdollistetaan maankäytön tiivistyminen (mm. asemanseutujen kehittäminen, maanteiden uudet liittymät).

Asumisen monipuolisuus ja kaupunki uudistus

- Toteutetaan ARA-asuntotuotantoa pääkaupunkiseudun kunnissa 30 % ja KUUMA-kunnissa 20 % vuosittaisesta asuntotuotantotavoitteesta.
- Ohjataan huoneisto- ja talotyyppi sekä hallintamuoto- ja rahoitusjakamaa laadullisesti.
- Ehkäistään alueellista eriytymistä kaupunki uudistuksen keinoin.

Kestävä liikennejärjestelmä

- Varmistetaan joukkoliikenteen kilpailukyky palvelutasolla ja lipun hinnalla.
- Kehitetään kestävien matkaketjujen toimivuutta (ml. joukkoliikenteen nopeutustoimet).
- Varmistetaan joukkoliikennejärjestelmän toimivuus (ml. varikot).
- Toteutetaan keskeiset kaupunkiraidehankkeet.
- Toteutetaan pyöräilyn pääverkko.
- Toteutetaan juna- ja metroasemien parantamistoimenpiteitä.

Päästövähennykset

- Vauhditetaan ajoneuvokannan käyttövoimamuutosta vaihtoehtoisten polttoaineiden ja -kuluverkostoa kehittämällä sekä mm. ympäristövyöhykkeitä selvittämällä.
- Tuetaan erityisesti raskaan liikenteen ajoneuvokannan uudistumista. Varataan seudulta vähintään yksi alue raskaan kaluston sähkön latausaseman ja yksi alue vedyn tankkausaseman tarpeisiin.
- Toteutetaan tiukempaa pysäköintipolitiikkaa.
- Vähennetään asuntojen ostoenergiankulutusta ja rakennetaan uusiutuvaa energiantuotantoa.
- Edistetään vähähiilisten materiaalien ja puun käyttöä rakentamisessa

Elinkeinoelämän toimintaedellytykset

- Toteutetaan tieverkon kehittämistoimia tavara- ja joukkoliikenteen edellytyksiä parantaen.
- Toteutetaan raskaan liikenteen taukopaikat.
- Huomioidaan elinkeinoelämän tila- ja kuljetustarpeet maankäytön suunnittelussa sekä liikennejärjestelmän ja maankäytön yhteensovittamisessa.

MAL 2023 -suunnitelma sisältää investointiohjelman vuosille 2024–2035, jonka hankkeet on määritetty kolmeen koriin vuosille 2024–2027, 2028–2031 ja 2032–2035 hankkeiden toteutettavuuden pohjalta (kuva 5). Tavoitteena on ollut muodostaa eri liikennemuotojen ja seudun alueiden näkökulmasta tasapainoinen kokonaisuus, jonka vaikutukset vastaisivat MAL 2023 -suunnitelman tavoitteisiin (hiilineutraali, menestyvä, hyvinvoiva). 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 investointiohjelmaan. Hankkeiden osalta on huomioitu niiden suunnitelmavalmius ja toteutettavuus sekä seudullinen vaikuttavuus, kustannustehokkuus ja vaikutus maankäytön kehittämiseen. Lähtökohtana on, että kunnat ja valtio edistävät yhdessä investointiohjelman kohteiden ja teemapakettien suunnittelua ja toteutusta.

3.1 Suhde muihin asiaan liittyviin suunnitelmiin ja ohjelmiin

MAL 2023 -suunnitelman pohjana toimii edellinen Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelma (MAL 2019) ja sitä toteuttava MAL-sopimus vuosille 2020–2031. Maankäytön osalta MAL-suunnitelma ei kuulu lakisääteiseen suunnittelujärjestelmään, vaan ratkaisujen taustalla ovat maakuntakaava (Uusimaa-kaava) sekä kuntien yleiskaavat. MAL 2023 -suunnitelman laadinnassa on otettu huomioon näiden lisäksi useita kansainvälisiä ja valtakunnallisia ohjelmia ja lainsäädäntöhankkeita. Suunnitelman muodostamisessa on otettu huomioon myös seutu- ja kuntatason tavoitteita ja ohjelmia, esimerkiksi maakunnan ja kuntien hiilineutraaliustavoitteet ja -tiekartat. MAL 2023 -suunnitelmassa huomioitujen ohjelmien ja lainsäädäntöhankkeiden on esitetty alla.

MAL 2023 -SUUNNITELMASSA HUOMIOIDUT OHJELMAT JA LAINSÄÄDÄNTÖHANKKEET:

EU-taso:

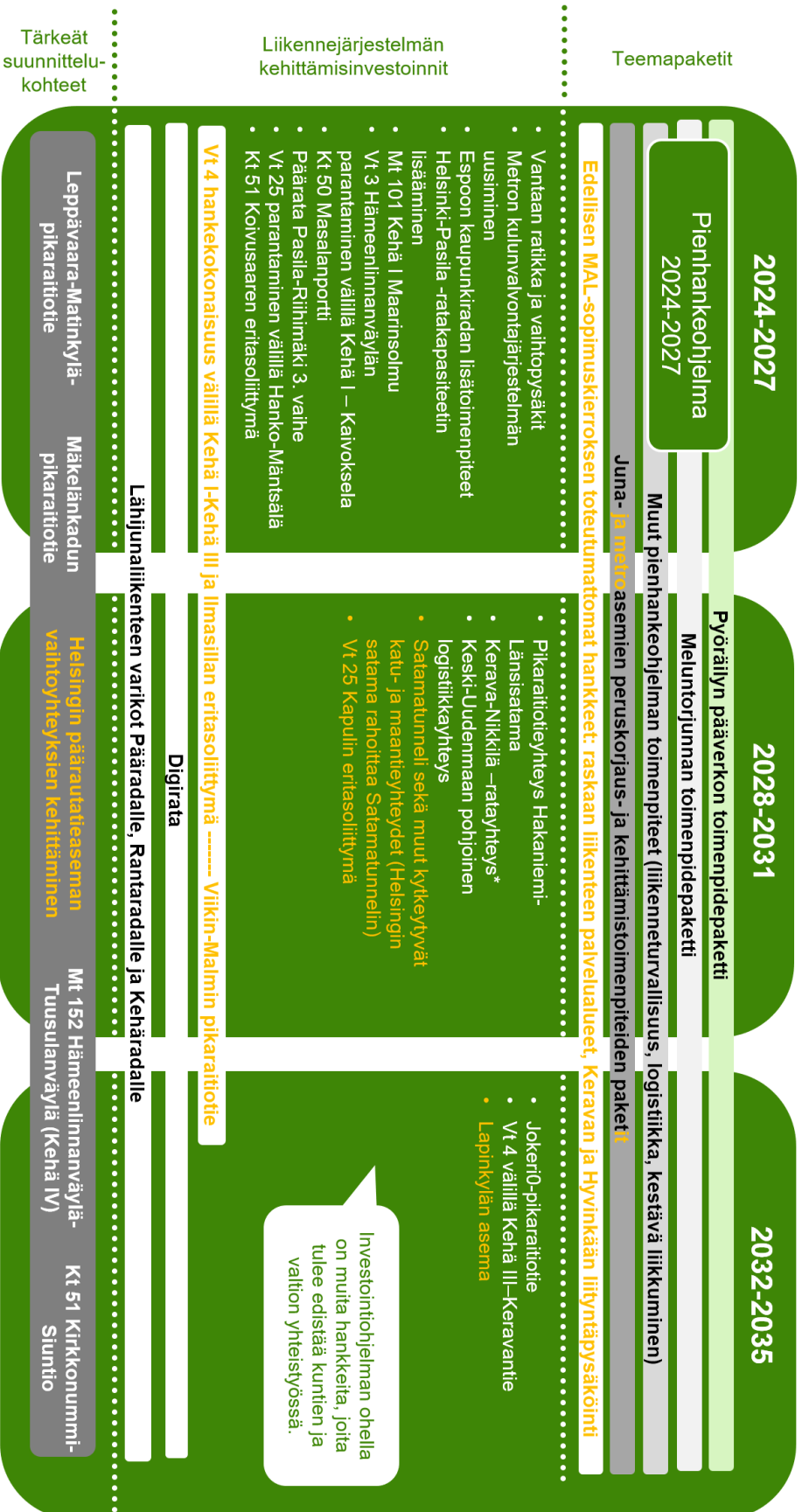
- EU fit for 55 eli 55-valmiuspaketti (2021)
- Efficient and green mobility -kokonaisuus eli tehokkaan ja vihreän liikkuvuuden paketti (sisältää mm. TEN-T -asetuksen uudistuksen) (ehdotus 2021)

Valtakunnan taso:

- Liikenne 12 (valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032) ja sitä toteuttava Väyläviraston investointiohjelma (laaditaan vuosittain seuraavalle kahdeksalle vuodelle)
- Fossiilittoman liikenteen tiekartta
- MAL-sopimus 2020–2031
- Kasvihuonekaasupäästöjen perusennuste
- Liikenneturvallisuusstrategia 2022–2026
- Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma (2018)
- Maankäyttö- ja rakennuslaki sekä sen muutokset
- Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet (2017)
- SOTE-uudistus
- Valtakunnallinen asuntopoliittinen kehittämissuunnitelma 2021–2028

Maakunta- ja kuntataso:

- Uusimaa-kaava 2050
- Etelä-Suomen liikennestrategia
- Itä- ja Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmat
- Hiilineutraali Uusimaa -tiekartta
- Kuntien strategiat, ohjelmat, kaavat ja suunnitelmat



Kuva 5. MAL-investointiohjelma vuosille 2024–2035

*Hanke on mahdollista aloittaa vuoteen 2030 mennessä, jos maankäyttö kehityy Sipoon ja Keravan ennusteiden mukaisesti (yhteensä 20 000 asukaasta yöyhteyksellä). Sipoon ja Keravan kuntien ylimääräisiä rahoitusosuuksista liikenteen operointikustannuksiin tulee sopia seudullisesti. Näistä rahoitusosuuksista Sipoo on ilmoittanut ottavansa vastuun MAL 2019-suunnitelman mukaisesti.

3.2 Seudun nykytila ja kehityssuunnat

Helsingin seudun väestö on kasvanut voimakkaasti koko 2000-luvun. Yhdyskuntarakenne hajautui voimakkaasti 2000-luvun alussa. Sen sijaan 2010-luvulla kasvu on painottunut pääkaupunkiseudulle sekä olevan rakenteen sisään. Väestönkasvun voidaan odottaa jatkuvan nopeaan tahtiin myös pitkällä aikavälillä, vaikka muuttoliike onkin koronavuosina hidastunut ja suuntautunut osin eri tavalla kuin aiempina vuosina. Lähivuodet näyttävät, vaikuttavatko korona-ajan mukanaan tuomat etätyön ja monipaikkaisuuden trendit pysyvästi muuttoliikkeeseen ja ihmisten asumispreferensseihin. COVID-19-pandemian vaikutuksia Helsingin seudun muuttoliikkeeseen, asuntomarkkinoihin ja asumispreferensseihin on kuvattu vuonna 2022 valmistuneessa [selvityksessä](#).

Helsingin seudun väestönkasvu perustuu muuttoliikkeeseen muualta Suomesta tai ulkomailta. Ennusteen mukaan seudun vieraskielisen väestön osuus kasvaa vuoteen 2035 mennessä 25 prosenttiin nykyisestä 14 prosentista. Vaikka Helsingin seutu saa muuttovoittoa nuoremmista ikäryhmistä, ikääntyy väestö myös Helsingin seudulla. Asuinkerrosalaa tarvitaan 1,5-kertainen määrä nykyisestä vuoteen 2060 mennessä väestön kasvaessa ja asumisväljyyden lisääntyessä väestön ikääntymisen myötä.

Yksiöiden ja kaksioiden osuus on kasvanut asuntotuotannossa 2010-luvulla ja kerrostaloasuntojen keskip koko on pienentynyt. Asuntojen hinnat ja asumisen kustannukset ovat haasteena etenkin pieni- ja keskituloisille. Voimakkaasta muuttoliikkeestä ja korkeista asumisen kustannuksista huolimatta seudun alueiden välinen väestörakenteen eriytyminen on 2000-luvulla kasvanut melko maltillisesti verrattuna moniin muihin kaupunkiseutuihin Suomessa ja muualla Euroopassa.

Henkilöautoilun muuttuvat kustannukset ovat nousseet melko tasaisesti BKT:n tahdissa. Erityisesti sähköautojen yleistymisen (vuosiin 2030–2040 mennessä) tarkoittaa nykykehityksellä autoilun keskimääräisten kustannusten laskua. Sen sijaan joukkoliikenteen kustannukset ovat nousussa. Joukkoliikenteen matkustajamäärät ja lipputulot ovat romahtaneet koronan takia ja niiden palautumisessa ennalleen kestää. Samanaikaisesti uudet raidehankkeet kasvattavat HSL:n maksamia infraorvauksia, mikä myös aiheuttaa korotuspaineita lippujen hintoihin.

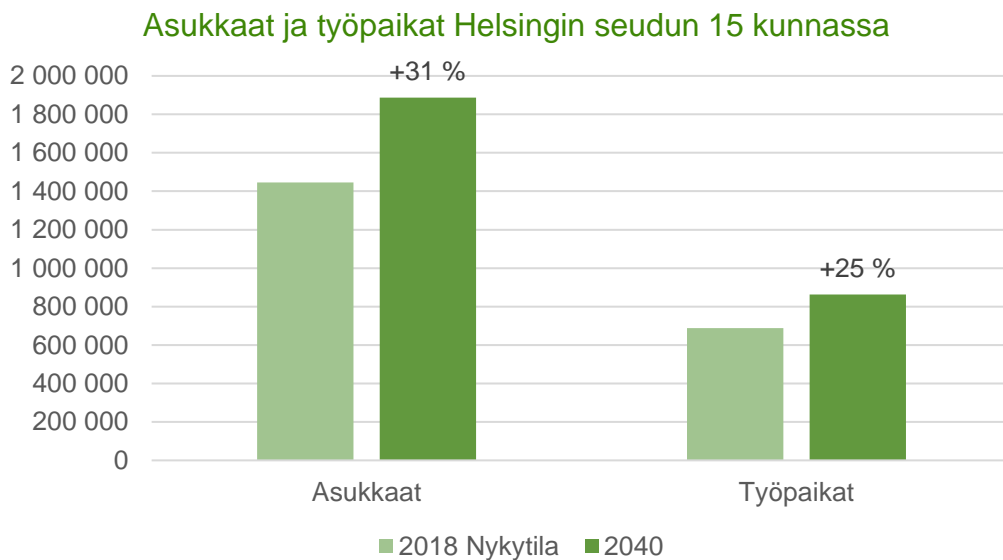
Syksyllä 2018 Helsingin seudun asukkaat tekivät 39 % matkoista henkilöautolla, 29 % kävellen, 22 % joukkoliikenteellä ja 9 % pyörällä. Syksyyn 2012 verrattuna kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuudet kasvoivat ja joukkoliikenteen suhteellinen osuus laski. Suhteellisten osuuksien muutokset johtuvat siitä, että asukkaat tekivät selvästi enemmän kävely- ja pyöräilymatkoja henkeä kohti. Koronapandemia on muuttanut liikkumistottumuksia, eivätkä vuoden 2018 kulkumuoto-osuudet vastaa nykytilannetta. Helsingin kaupungin tekemien tutkimusten perusteella vaikuttaa siltä, että korona-aikana tehtiin selvästi aiempaa enemmän kävelymatkoja ja vähemmän joukkoliikennematkoja kuin ennen koronaa, sen sijaan pyöräilyn ja henkilöautoilun kulkutapaosuudet pysyivät ennallaan. Helsingin seudun liikkumistutkimus tehdään seuraavan kerran vuonna 2023.

3.3 Seudun tuleva kehitys ilman uutta suunnitelmaa (Vertailupohja)

Helsingin seutu tulee väistämättä muuttumaan nykytilasta vuoteen 2040 muun muassa kaupunki- ja väestörakenteen sekä liikennejärjestelmän osalta. Seudun kehitystä vuoteen 2040 ilman MAL-suunnitelmaa kuvataan vertailupohjaksi (VE0) nimetyllä ennusteskenaariolla. Seuraavissa kappaleissa esitetään vertailupohjan muodostamislogiikka maankäytön, liikenteen, ajoneuvokannan ja ajoneuvokustannusten osalta.

3.3.1 Maankäyttö, väestö ja työpaikat

Helsingin seudun väestön ja työpaikkojen ennustettu kasvu on esitetty kuvassa 6. Sekä väestöettä työpaikkakasvu on skaalattu Uudenmaan liiton projektoiden ns. maksimiskenaarion mukaisiin lukuihin kunnittain. Seudun väkiluku kasvaa tarkasteluajanjaksolla noin 442 000 asukkaalla ja noin 174 000 työpaikalla. Asukas- ja työpaikkaennusteiden tarkempi kuvaus löytyy vaikutusten arvioinnin liitteestä 1 (Mittarit ja arvioinnit).



Kuva 6. Asukkaat ja työpaikat Helsingin seudun 15 kunnassa vuonna 2018 ja 2040

Helsingin seudun 14 kunnan väestöaineisto perustuu kuntien pien- ja kerrostaloasuntotuotantoon 2022–2035 eli asuntotuotantoennusteeseen, Uudenmaan liiton väestöprojektiioon (vahvan keskittyvän kasvun skenaarion kokonaiskasvu) ja Uudenmaan väestöprojektioiden väljyyskehitysarvioihin. Siuntion ennuste perustuu suoraan Uudenmaan liiton väestöprojektiioihin.

Työpaikka-aineisto perustuu kuntien toimitilatuotantoalaan, Uudenmaan liiton työpaikkaprojektiioon (maksimiskenaarion mukainen kokonaiskasvu) ja keskimääräisiin toimialakohtaisina työpaikkaväljyyksiin. Vastaavasti työpaikka-aineistossa Siuntion ennuste perustuu suoraan Uudenmaan liiton työpaikkaprojektiioihin.

MAL 2023 -suunnitelman asukas- ja työpaikkakasvu on yhtä suuri kuin vertailupohjassa, mutta kasvua on painotettu investointiohjelman pikaraitiotiehankkeiden varteen. Muutos tehtiin laskennallisesti lisäämällä kasvua pikaraitiotiehankkeiden ympärille. Jotta kokonaiskasvu pysyy samana kuin vertailupohjassa, kasvua on pienennetty muilta alueilta. Työpaikkojen tapauksessa kasvua on

pienennetty kaikilta pikaraitioteiden ulkopuolisilta alueilta, mutta asukkaiden tapauksessa vain seudun keskusten ja raideliikenneverkon ulkopuolisilta alueilta.

3.3.2 Liikenneverkko

Liikenteen pohjaverkko vuodelle 2040 on osa MAL-työn vertailupohjaa. Pohjaverkko sisältää nykytilaan verrattuna vain sellaisia liikennehankkeita, jotka ovat rakenteilla tai joista on jo päätös ja joilla on valmis rahoitusmalli (taulukko 2). Vertailupohjaan sisältyvät liikennehankkeet eivät ole osa varsinaista MAL-suunnitelmaa.

Taulukko 2: Vertailupohjan sisältämät liikennehankkeet

Vertailupohja sisältää seuraavat liikennehankkeet:
Pasila–Riihimäki 1. vaihe (valmis) ja 2. vaihe (MAL-sopimus) <ul style="list-style-type: none"> R-junien vuorovälit ruuhka-aikana 15 min ja ruuhka-ajan ulkopuolella 20 min
Länsimetro Matinkylä–Kivenlahti (valmis)
Pikaraitiotiet Raide-Jokeri ja Kruunusillat (rakenteilla)
Kantakaupungin raitioverkon laajennukset (Ilmala, Jätkäsaari, Hernesaari, Kalasatama, läntinen kantakaupunki) (rakenteilla/päätökset olemassa)
Espoon kaupunkirata (MAL-sopimus + muut päätökset) <ul style="list-style-type: none"> 10 min vuoroväli kaupunkiradoilla, 2 yksikön junat 20 min vuoroväli Kirkkonummelle, 2 yksikön junat Kirkkonummi–Siuntio pendeli, 60 min vuoroväli, 1 yksikkö Siuntio–Helsinki suora yhteys jää pois
Vihdintien pikaraitiotie (MAL-sopimus + muut päätökset)
Keravan liityntäpysäköinti (MAL-sopimus)
Seudullisesti tärkeät kustannustehokkaat liikennejärjestelmän parantamishankkeet KUUMA-kunnissa ja Espoossa (MAL-sopimus)
Kehä III parantaminen Askisto, Vantaankoski–Pakkala (rakenteilla)
Kaisantunneli pyöräliikenteelle (rakenteilla)
Sörnäisten tunneli
Muut pienemmät parannushankkeet (kerätty kuntien ja ELY:n liikennesuunnittelijoilta)
HSL:n linjastokokonaisuus (Linjasto2030* pohjana) mm. uudet runkolinjat ja nykyisten jatkeet (40, 300, 400, 510 Kivenlahteen, 520, 530, 560, 570, 600) sekä muihin vertailupohjan hankkeisiin liittyvät linjastomuutokset. (*Linjasto2030 on yksityiskohtaisempaa suunnittelua ohjaava strategisen tason suunnitelma, jossa esitetään visio HSL-alueen joukkoliikenteen runkoverkosta ja sitä täydentävästä linjastosta sekä linjaston kehittämisspolku 2030-luvun alkupuolelle tilanteeseen, jossa Vihdintien, Tuusulanväylän, Viikin-Malmin sekä Vantaan pikaraitiotiet ovat valmistuneet ja maankäyttö uusien liikenneyhteyksien äärellä on lisääntynyt.)

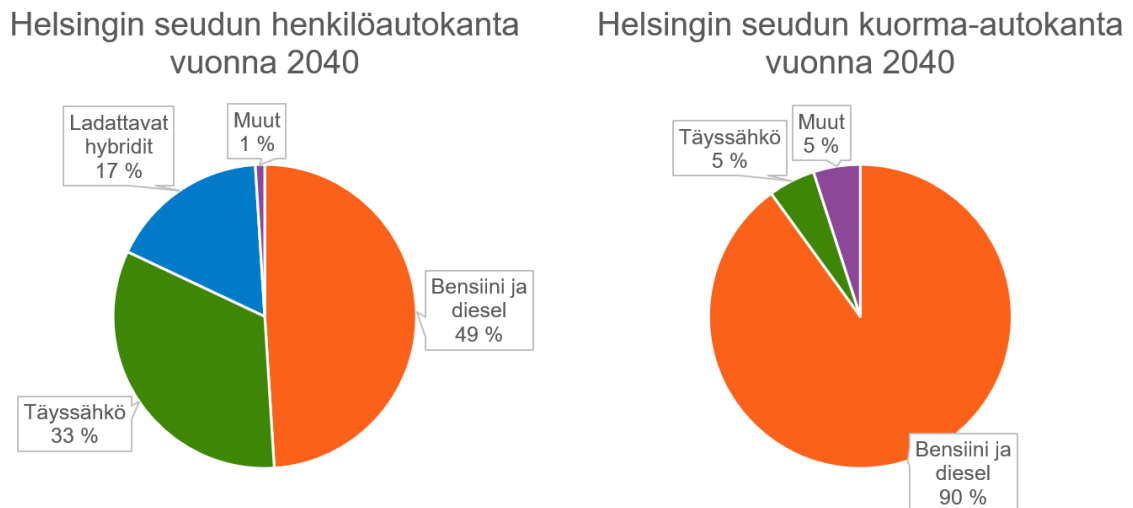
Helsingin kaupungin periaatepäätöksen mukaan matkustaja-autolauttaliikenne päättyy Eteläsatamassa. Tukholman matkustaja-autolauttaliikenne keskitetään Katajanokalle ja Tallinnan matkustaja-autolauttaliikenne Länsisatamaan.

Helsingin satamatunnelin toteuttamisesta ei ole päätöstä ja se ei ole sen takia mukana vertailupohjassa. Satamatunnelin toteutus on kuitenkin oletettu tapahtuvan ennen vuotta 2040 satamayhtiön toimesta, joten tunneli on sisällytetty suunnitelman liikenneverkkoon. Tämän takia tunnelin toteuttamisesta syntyvät liikenteelliset vaikutukset sisältyvät suunnitelman arviointeihin. Tunnelin

investointikustannukset lisättiin johdonmukaisuuden vuoksi lausuntokierroksen jälkeen myös suunnitelman investointiohjelmaan, vaikka hankkeen toteuttaakin satamayhtiö.

3.3.3 Autokanta ja ajokustannukset

Helsingin seudun autokanta ja ajokustannukset vuodelle 2040 on johdettu vuonna 2021 julkaistusta kansallisesta perusennusteesta (Teknologian tutkimuskeskus VTT; Liikenne- ja viestintäministeriö, 2021). Ennusteen mukaan 50 % Helsingin seudun henkilöautoista on sähköautoja tai ladattavia hybridejä vuonna 2040. Sähköistyminen on seudulla hieman nopeampaa kuin valtakunnan tasolla. Kuorma-autojen sähköistyminen on erittäin hidasta: vuonna 2040 bensiini- ja dieselkäyttöisiä kuorma-autoja on edelleen 90 % autokannasta, eikä Helsingin seutu eroa tässä valtakunnan ennusteesta. Henkilöautot muodostavat valtaosan seudun liikennesuoritteesta nyt ja tulevaisuudessa. Kuorma-autot ja yhdistelmäajoneuvot, joita käsitellään tässä samoin yksikköarvoin, muodostavat melko pienen osan suoritteesta, mutta suuren osan päästöistä.



Kuva 7. Helsingin seudun henkilöauto- ja kuorma-autokanta vuonna 2040

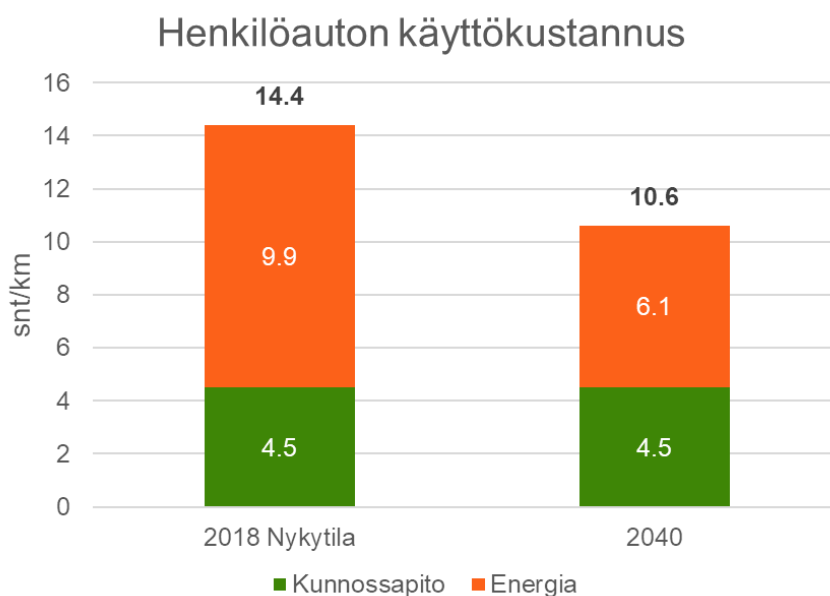
Helsingin seudun henkilöautoliikenteen yksikköpäästökerroin on saatu laskemalla ensin kansallisesta perusennusteesta koko Suomen keskimääräinen henkilöautoliikenteen päästökerroin. Tämän jälkeen on verrattu Helsingin seudulle rekisteröityjen henkilöautojen tämänhetkisiä keskimääräisiä CO₂-päästöjä (145 g/km) koko Suomen vastaavaan arvoon (154 g/km) ja muokattu Helsingin seudun kerrointa huomioidaan tämä ero (-5 %). Pakettiautoliikenteelle arvoa on tarkennettu huomioidamalla tämänhetkisen pakettiautokannan alemmat CO₂-päästöt (178 g/km vs. 186 g/km, erotus -4 %). Kuorma-autojen ja muiden ajoneuvojen yksikköpäästökertoimien oletetaan olevan samat kuin valtakunnallisesti.

HSL-bussiliikenteen käyttövoimajakauma on puhtaiden ajoneuvojen direktiivin mukainen eli vuonna 2040 linja-autoista on täyssähköisiä 60 % ja dieselkäyttöisiä 40 %. Vuoden 2030 jälkeisiä linjauksia ei ole vielä tehty, mutta MAL-suunnitelman toimenpiteenä on päästötön HSL-liikenne vuonna 2040, joten sen mukaisesti suunnitelman yksikköpäästökerroin on nollassa.

Taulukko 3: Ajoneuvojen yksikköpäästökerroimet Helsingin seudulla vuosina 2018 ja 2040

Perusennuste	2018	2040
Henkilöautot	133 g/km	50 g/km
Pakettiautot	147 g/km	51 g/km
HSL-liikenne	763 g/km	200 g/km (suunnitelmaversioissa 0 g/km)
Muu linja-autoliikenne	826 g/km	500 g/km
Kuorma-autot	1023 g/km	515 g/km
Muut	100 g/km	80 g/km

Autoliikenteen ajokustannukset laskevat em. käyttövoimamuutoksen takia. Helsingin seudun liikenne-ennustejärjestelmään syötetty henkilöauton käyttökustannus on vuonna 2018 14,4 snt/km ja vuonna 2040 10,6 snt/km (sis. energian ja kunnossapidon) kuten kuvasta 8 nähdään. Liikenne-ennustejärjestelmä ei käytä muiden ajoneuvotyyppien ajokustannuksia, mutta myös niiden ennakoidaan laskevan sekä Helsingin seudulla että valtakunnallisesti. Ajokustannuksiin vaikuttavat polttoaineiden (benssiini, diesel, maakaasu, biokaasu, kotitaloussähkö, yrityssähkö, pikalataus) hinnat ovat vuoden 2021 tilastoja.



Kuva 8. Henkilöauton käyttökustannus HELMET-mallissa nykytilassa 2018 ja vuonna 2040

4 MAL 2023 -suunnitelman laadinta ja arvioinnin toteutus

MAL 2023 -suunnitelma on valmisteltu taustaselvitysten, laajan vuorovaikutuksen sekä vaikutusten arvioinnin pohjalta vuosien 2021–2023 aikana. MAL-suunnitelman vaikutusten arviointi perustuu lakiin viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista, ns. SOVA-lakiin (200/2005). Suunnitteluprosessi on rakentunut vaiheittain siten, että vaikutusten arviointi on ohjannut MAL-suunnitelman kehittämistä.

4.1 SOVA-lain edellytykset

Viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain (SOVA-laki, 2005/200) perusteella Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmasta on tehtävä ympäristöarviointi. SOVA-lain mukaan ympäristövaikutuksella tarkoitetaan suunnitelman tai ohjelman välitöntä ja välillistä vaikutusta Suomessa ja sen alueen ulkopuolella:

- ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen;
- maaperään, vesiin, ilmaan, ilmastoon, kasvillisuuteen, eliöihin ja luonnon monimuotoisuuteen;
- yhdyskuntarakenteeseen, rakennettuun ympäristöön, maisemaan, kaupunkikuvaan ja kulttuuriperintöön;
- luonnonvarojen hyödyntämiseen;
- sekä edellä mainittujen tekijöiden keskinäisiin vuorovaikutussuhteisiin.

MAL 2023 -suunnitelman vaikutusten arviointia varten on tunnistettu ne teemat, joihin suunnittelulla todennäköisesti vaikutetaan. SOVA-lain mukainen ympäristöarviointi on sisällytetty osaksi MAL-suunnitelman arviointikokonaisuutta (luku 4.3.). Arvioinnin aikana tuotettiin tietoa suunnitelman toimenpiteiden vaikutuksista suhteessa vertailupohjaan, joka kuvaa seutua vuoden 2040 tilanteessa, jossa vain rakenteilla olevat ja päätetyt hankkeet on toteutettu. Arvioinnissa keskityttiin suunnitelman vaikutuksiin Helsingin seudulla sekä tuotiin esiin keskeisiä seudun ulkopuolelle kohdistuvia vaikutuksia.

SOVA-laki edellyttää myös, että yleisölle on tarjottava tietoa sekä mahdollisuus antaa palautetta arvioinnista ja suunnittelusta. MAL 2023 -arviointiohjelma on ollut lausunnoilla SOVA-kuulutuksen aikana (30.8.-10.10.2021). Sidosryhmien ja yleisön sekä SOVA-viranomaisen (Uudenmaan ELY-keskus) ja keskeisten ministeriöiden lausunnot on huomioitu valmistelussa. MAL 2023-suunnitelmaluonnos on nähtävillä ja lausunnoilla 3.4.–25.5.2023 ja vaikutusten arviointiselostus 17.4.–25.5.2023, jolloin yleisöllä ja sidosryhmillä on mahdollisuus antaa niistä kannanotto tai lausunto. MAL-suunnittelun aikaista viestintää ja vuorovaikutusprosessia on kuvattu tarkemmin luvussa 5.

4.2 Vaikutusten arviointi osana suunnittelua

MAL-suunnittelua tehdään laajana seudullisena yhteistyönä. MAL 2023 -suunnitelman ja vaikutusten arvioinnin ohjelmointi ja vaiheet on esitetty kuvassa 9. MAL 2023 -suunnitelman laadinta käynnistyi vuonna 2020 MAL-puiteohjelman laadinnalla. Puiteohjelmassa on kuvattu MAL 2023:n lähtökohdat, keskeiset näkökulmat, organisointi ja valmistelun vaiheet.

MAL-suunnitelman vaikutusten arvioinnin lähtökohtana toimi vaikutusten arviointiohjelma sekä SOVA-kuulutuksen (30.8.-10.10.2021) aikana saatu palaute sidosryhmiltä ja yleisöltä sekä SOVA-viranomaisen (Uudenmaan ELY-keskus), keskeisten ministeriöiden ja muiden viranomaisten lausunnot.

MAL 2023 -suunnitelman visio, tavoitteet, tavoitetasot ja arviointikokonaisuudet päätettiin vuosien 2021 ja 2022 aikana. Samaan aikaan päätettiin myös suunnitelman vaikutusten arviointiohjelmasta.

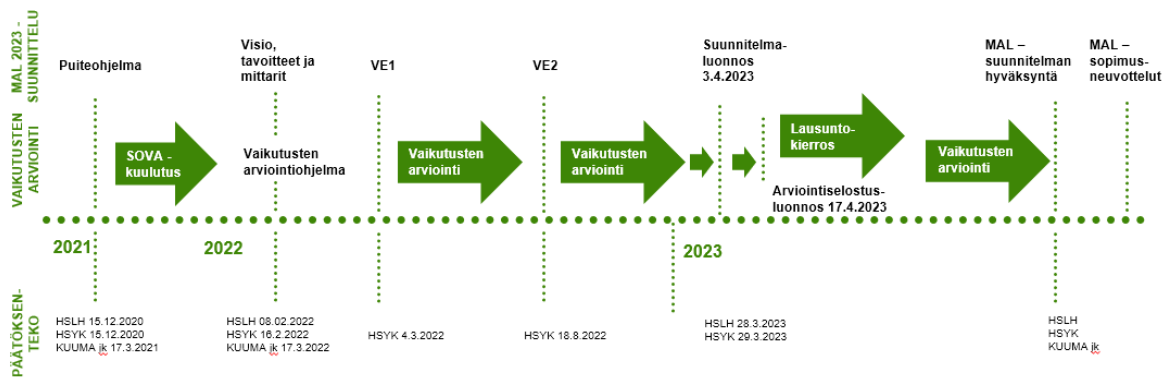
SOVA-lain mukaista vaikutusten arviointia tehtiin systemaattisesti koko suunnitteluprosessin ajan siten, että arviointi ohjelmoitiin keskeiseksi osaksi suunnitelman valmistelua ja kehittämistä. Kummastakin MAL 2023 -suunnitelmaversiosta (VE1 ja VE2) tehtiin sen valmistuttua kattava ja suunnitelman tarkkuustasoa vastaava vaikutusten arviointi. Suunnitelmaluonnoksen valmistuttua keväällä 2023 vaikutusten arviointi päivitettiin keskeisiltä osin. Vaikutusten arvioinnin tulokset päivitettiin myös lausuntokierroksen jälkeen päätöksentekoon lähtevästä suunnitelmasta elokuussa 2023.

MAL 2023 -suunnitelman ensimmäisen suunnitelmaversioon (VE1) valmistelu käynnistyi vuoden 2021 lopulla. Ensimmäinen vaikutusten arviointikierros käynnistyi maaliskuussa 2022 ensimmäisen luonnosversion hyväksynnän jälkeen. Arviointitiedolla tuettiin suunnittelukokonaisuuden teemojen sekä tavoitteiden saavuttamisen kannalta olennaisten vahvuuksien ja kehittämiskohteiden hahmotamista seuraavaa suunnitelmaversiota varten. Vaikutusten arvioinnin ja siitä saatujen suositusten pohjalta työstettiin toista suunnitelmaversiota (VE2), joka valmistui elokuussa 2022. MAL 2023 -suunnitelman toisesta suunnitelmaversiosta (VE 2) tehtiin laaja vaikutusten arviointikierros alkusyksystä 2022. Suunnitelmaluonnosta muokattiin syksyn 2022 aikana vaikutusten arvioinnin tulosten sekä yhteiskokouksista ja luottamushenkilötilaisuudesta saadun palautteen perusteella. Poliittisessa käsittelyssä tehtiin vielä muutoksia MAL 2023 -suunnitelmaluonnokseen alkuvuodesta 2023. MAL 2023 -suunnitelmaluonnos lähetettiin lausunnoille 3.4.2023, jonka jälkeen päivitettiin vaikutusten arvioinnin keskeiset tulokset. Vaikutusten arviointiselostus lähetettiin lausunnoille päivitysten jälkeen 17.4.2023.

Suunnitelman vaikutusten arviointia on tehty tiiviissä yhteistyössä. Arviointitiedon tuottamiseen ja johtopäätöksen työstämiseen osallistui kuntien, Helsingin seudun liikenteen (HSL), Helsingin seudun ympäristöpalveluiden (HSY), Uudenmaan liiton ja valtion asiantuntijoita. Lisäksi työssä hyödynnettiin MAL-prosessin ulkopuolisia asiantuntijoita. Arvioinnin tuloksia on käsitelty useaan otteeseen sidosryhmien kanssa yhteiskokouksissa ja arvioinnin työpajoissa prosessin aikana (luku 5).

HSL:n hallitus (HSLH) ja Helsingin seudun yhteistyökokous (HSYK) hyväksyivät MAL 2023 -suunnitelmaluonnoksen lähettämisen lausunnoille maaliskuussa 2023. Lopullinen MAL 2023 -suunnitelma valmisteltiin päätöksentekoon saadut lausunnot huomioiden. Myös arviointiselostus päivitettiin valmiin suunnitelman mukaiseksi ja lausuntojen sekä yleisöltä ja sidosryhmiltä saadun palautteen perusteella.

MAL 2023 -suunnitelma ja sen vaikutusten arviointi on tarkoitus hyväksyä HSL:n hallituksessa, HSYK:ssa ja KUUMA-johtokunnassa syksyllä 2023.



Kuva 9. Suunnittelun ja vaikutusten arvioinnin aikataulu ja ohjelmointi

4.3 MAL-suunnitelman vaikutusten arviointi

Vaikutusten arviointi on keskeinen osa Helsingin seudun MAL-suunnitelman valmistelua. Arvioinnin avulla varmistetaan, että suunnitellut keinot ovat vaikutuksiltaan tehokkaita ja vievät Helsingin seutua haluttuun suuntaan. MAL 2023 -suunnitelma on rakentunut arvioinnin kanssa vaiheittain, jolloin arviointitiedolla on voitu tukea suunnitelman kehittämistä. Suunnittelun ja vaikutusten arvioinnin tarkasteluvuosi on 2040.

4.3.1 Vaikutusten arviointikehikko

MAL-suunnitelmalla on toteutuessaan laaja kirjo vaikutuksia. Vaikutusten arviointikehikkoon (kuva 10) on koottu osa-alueita, joihin MAL-suunnitelmalla on todennäköisesti merkittäviä vaikutuksia, sekä lain edellyttämiä aihepiirejä. Arviointikehikon lähtökohtana ovat SOVA-laki, MAL 2019 -suunnitelman vaikutusten arviointi sekä MAL 2023 -puiteohjelma.

Arviointikehikko antaa raamit vaikutusten arvioinnille. Kehikko on ollut tukena arvioinnin kokonaisuuden jäsentelyssä ja koostamisessa sekä ohjannut suunnitelman asiantuntija-arvioinnin tekemistä. Vaikutusten arvioinnin aikana on luotu kokonaiskuvaa MAL 2023 -suunnitelman vaikutuksista suhteessa suunnitelmalle asetettuihin tavoitteisiin sekä niihin vastaaviin arviointikehikon osa-alueisiin, mukaan lukien SOVA-lain velvoitteet.

HIILINEUTRAALI	HYVINVOIVA	MENESTYVÄ
Kasvihuonekaasupäästöt	Asuntojen määrä, monipuolisuus ja sijainti	Yhteiskuntataloudellinen tehokkuus
Hiilinielut ja -varastot	Palvelutarjonta	Julkistaloudelliset vaikutukset
Energiankulutus	Liikkumismahdollisuudet	Kasautuminen
Resurssitehokkuus	Liikkumiskustannukset	Liikenteen ja maankäytön välinen yhteys
Yhdyskuntarakenne	Lähivirkistys	Laajemmat yhdyskuntataloudelliset vaikutukset
Liikkumistarve ja kestävät liikkumismuodot	Alueellinen eriytyminen	Kilpailukyky ja puitteet elinkeinoelämälle
Luonnon monimuotoisuus	Terveyshyödyt ja hyvinvointi	Kansainvälinen kilpailukyky
Maisema ja rakennettu ympäristö	Liikenteen lähipäästöille ja melulle altistuminen	Asuntomarkkinoiden toimivuus
Vesistöt	Liikenneturvallisuus	Työmarkkinoiden toimivuus
Sopeutuminen	Elinympäristö ja viihtyisyys	Seudun sisäinen ja ulkoinen saavutettavuus
	Hiljaiset ja haavoittuvat väestöryhmät	Arjen sujuvuus ja muut vetovoimatekijät, kuten terveys ja turvallisuus

Kuva 10. MAL 2023 -vaikutusten arviointikehikko

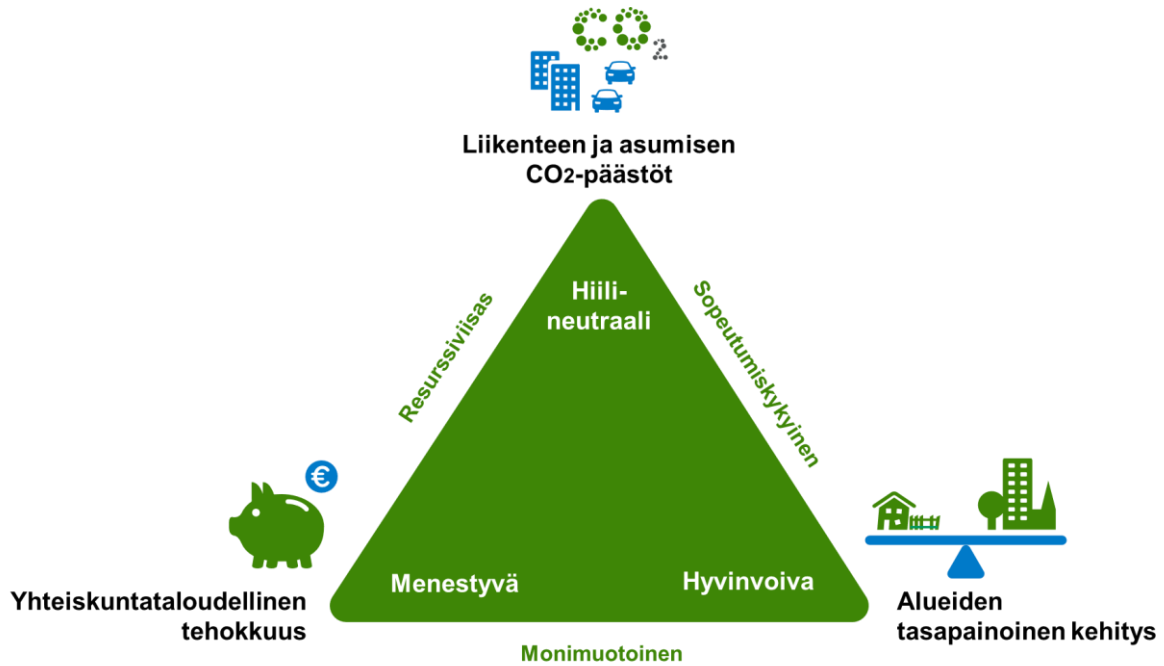
Hiilineutraali-tavoitteen osalta arvioidaan suunnitelman vaikutuksia ilmastonmuutoksen hillintään ja sopeutumiseen sekä luontoa säästävän yhdyskuntarakenteen kehitykseen. Keskeisiä painopisteitä ovat seututason hiilidioksidipäästöjen, hiilinielujen ja -varastojen, asumisen energiankulutuksen sekä liikkumistarpeiden ja kestävästä liikkumisesta teemat.

Hyvinvoiva-tavoitteen osalta tarkastellaan alueiden eriytymisen, liikkumisen sekä terveyden ja liikenneturvallisuuden teemoja. Suunnittelussa ja arvioinnissa tärkeänä teemana on asuntotuotannon sekä palveluiden sijoittumisen vaikutukset alueiden tasapainoiseen kehitykseen, sekä liikenteen terveys- ja turvallisuusvaikutukset.

Menestyvä-tavoitteen osalta tuotetaan tietoa suunnitelman yhteiskuntataloudellisuudesta sekä vaikutuksista taloudelliseen tuottavuuteen ja julkistalouteen. Myös kansainvälinen kilpailukyky on tunnistettu keskeiseksi teemaksi, johon vaikuttaa moni kehikon muista teemoista kuten asunto- ja työmarkkinoiden toimivuus, ulkoinen saavutettavuus, kasautuminen ja arjen sujuvuus.

4.3.2 Pää tavoitteiden arviointikokonaisuudet

MAL-suunnitelman päätavoitteille on määritelty tavoitteita vastaavat keskeiset arviointikokonaisuudet ja tavoitetasot vuodelle 2040 (kuva 11). Arviointikokonaisuuksiin on nostettu arvioinnin osa-alueet, joihin MAL-suunnitelman maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnittelulla voidaan merkittävimmin vaikuttaa. Arviointikokonaisuuksia muodostettaessa on pyritty mahdollisimman selkeisiin ja yleisillä menetelmillä toistettaviin tarkasteluihin, jotka mahdollistavat eri suunnitelmavaihtoehtojen vertailun. Tavoitetasoilla konkretisoidaan suunnitelman päätavoitteita sekä mahdollistetaan suunnitelmaratkaisuiden ja toimenpiteiden systemaattinen vaikutusten arviointi iteroivan prosessin aikana.



Kuva 11: MAL 2023 -päättävöitteitä vastaavat arviointikokonaissuudet

Arviointikokonaissuuksien ja asetettujen tavoitetasojen avulla luodaan käsitys MAL 2023 -suunnitelman päättävöitteiden saavuttamisesta. Vaiheittaisen suunnittelun aikana on seurattu suunnitelmaratkaisuiden sekä toimenpiteiden riittävyttä asetettuihin tavoitetasoihin verraten. Suunnitelman vaikutuksia on tarkasteltu suhteessa vertailupohjaan sekä nykytilaan ja tehty suosituksia seuraavan version suunnittelua varten. Alla on kuvattu tarkemmin arviointikokonaissuuksien laskentamenetelmiä ja taustaoletuksia. Arviointikokonaissuuksia on kuvattu myös liitteen 1 arviointikorteilla.

4.3.3 Hiili-neutraali: Liikenteen ja asumisen CO₂-päästöt



Tavoite: Liikenteen CO₂-päästöt ovat lähellä nollaa vuoteen 2040 mennessä. Lisäksi kestävän yhdyskuntarakenteen ja liikenteen yhteensovittamisessa seudun henkilöautoliikenteen päästöt vähenevät sopusoinnussa kansallisten päästötavoitteiden kanssa.

Toimenpiteiden vaikutuksia liikenteen CO₂-päästöihin on tarkasteltu tieliikenteen yksikköpäästökertoimien ja liikennesuoritteiden avulla. Liikenteen päästöjen vähentyminen tavoitteiden mukaisesti lähelle nollaa vuonna 2040 edellyttää, että joko moottoriajoneuvojen yksikköpäästökertoimen ja/tai moottoriajoneuvoliikenteen suorite on lähellä nollaa. Helsingin seudun yksikköpäästökertoimet on johdettu vuoden 2021 kansallisesta perusennusteesta huomioiden seudun kehityksen ominaispiirteet luvun 3.3.3 mukaisesti.

Tieliikenteen suoritteiden eli ajettujen kilometrien määrän kasvu lisää liikenteestä syntyviä päästöjä. MAL-suunnitelmalla voidaan vaikuttaa kestävien liikkumismuotojen ja henkilöautoliikenteen suoritteisiin erilaisilla yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän kehittämisen toimenpiteillä. Ajettuihin kilometreihin vaikuttavat muun muassa seudun yhdyskuntarakenteen sekoittuneisuus ja tiiviys, matkaketjujen toimivuus, eri kulkumuotojen matka-ajat, hinnat ja matkojen sujuvuus, joukkoliikenteen palvelutaso sekä kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuudet.

MAL-suunnittelun ja vaikutusten arvioinnin kannalta keskeisiä liikenteen päästövähennystavoitteita on käsitelty luvussa 6.2.1.



Tavoite: Asumisen kokonaisenergiankulutus laskee vuoteen 2040 mennessä kuntien omien hiilineutraaliustavoitteiden mukaisesti.

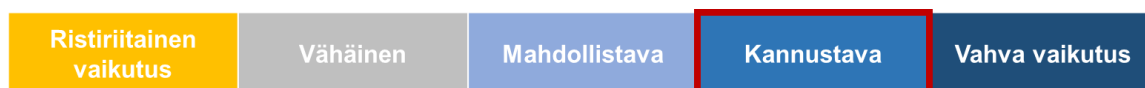
Arvioinnin aikana on valmisteltu skenaariotarkastelu [asumisen CO₂-päästöjen kehityksestä Helsingin seudulla](#). Työssä on arvioitu seudun kuntien energiantarpeen, lämmitysmuotojen sekä energian käytön ja uudisrakentamisen päästöjen kehitystä vuoteen 2040. MAL-suunnitelman asumisen energiankulutuksen päätavoitteen saavuttamista on mitattu ostoenergian tarpeen kehityksellä, joka kuvaa, kuinka paljon energiaa hankitaan rakennukseen esimerkiksi sähköverkosta, kaukolämpöverkosta ja uusiutuvan tai fossiilisen polttoaineen sisältämänä energiana. Kokonaisenergiankulutuksesta poiketen se ei siis pidä sisällään rakennuksissa tuotettua uusiutuvaa omavaraisenergiaa. Seututason tavoitteena on, että MAL-suunnitelman toimenpiteillä ostoenergian tarve laskee vuoteen 2040 mennessä nykytilasta (12500 GWh) seudun kasvusta huolimatta. Selvityksessä on arvioitu ostoenergian tarpeen nykytilaa sekä tarvetta vuonna 2040. Asumisen ja asuinrakentamisen ilmastovaikutuksia on arvioitu osana MAL-suunnitelman toimenpiteiden laadullista asiantuntija-arviointia.

4.3.4 Hyvinvoiva: Alueiden tasapainoinen kehitys



Arviointikokonaisuus kuvaa elinympäristön laadullisen kehittämisen vaikutusta alueiden tasapainoiseen kehitykseen. Tavoitteena on suunnitelman kannustava vaikutus (neliportaisen luokittelun 3. taso)

Alueiden tasapainoista kehitystä arvioidaan useamman tarkastelun arviointikokonaisuutena. Tärkeimmiksi MAL-työkaluiksi on tunnistettu asuntokannan monipuolisuuden ja hyvään saavutettavuuteen sekä alueiden vetovoimaisuuden parantamiseen liittyvät toimet. Arviointi perustuu keskeisten toimenpiteiden, kuten asumisen laadun, asuinalueiden saavutettavuuden parantamisen ja palveluiden sekä lähiluonnon turvaamisen tarkasteluun yhdessä väestöä kuvaavan sosioekonomisen yhdistelmäindikaattorin kanssa. Tavoitetasoksi on määritetty neliportaisen luokittelun 3. taso ”kannustava” (kuva 12). Arvioinnissa on tuotu esiin myös ristiriitaisia vaikutuksia.



Kuva 12: Alueiden tasapainoisen kehityksen portaittainen luokittelu

4.3.5 Menestyvä: Yhteiskuntataloudellinen tehokkuus



Mittari kuvaa saavutettavuuden parantumisesta koituvaa hyödyn muutosta ja järjestelmätason kustannustehokkuutta: ylittävätkö hyödyt kustannukset. Tavoitetasona on, että suunnitelman toimenpiteiden ja maankäytön tehokkuuden tuottamien hyötyjen ja järjestelmätason kustannuksien suhde on yli 1.

MAL 2023 -suunnitelmalla pystytään vaikuttamaan resurssien käytön tehokkuuden kautta seudun menestykseen. Suunnittelun keskeinen kysymys on, miten rajalliset resurssit pystytään

kohdistamaan kustannustehokkaasti siten, että niistä saadaan paras mahdollinen hyöty seudulle. Menestyvän ja taloudellisesti kestävä seudun keskiössä on toimiva ja tehokas liikennejärjestelmä, joka johtaa saavutettavuuden ja sujuvuuteen parantumiseen niin asukkaiden kuin elinkeinoelämän näkökulmasta.

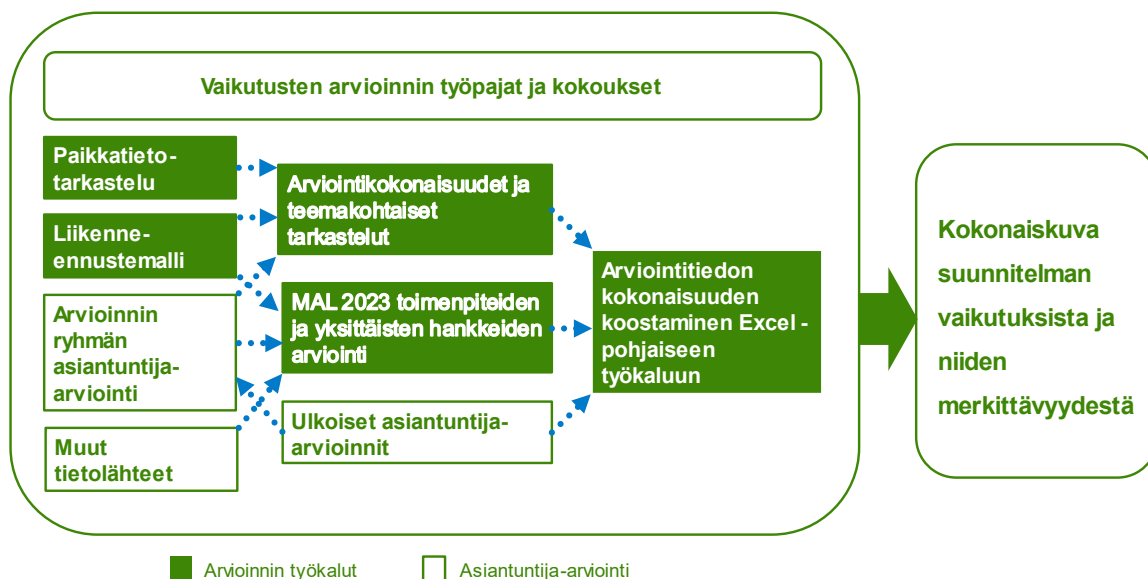
Hyöty-kustannusanalyysi on hanketason vaihtoehtovertailussa laajasti käytetty menetelmä, jota on kehitetty palvelemaan paremmin myös järjestelmätason toimenpiteiden valintaa. Mittariarvo on kokonaishyödyn (hyödyt – haitat) ja kokonaiskustannuksen suhde. Hyödyt muodostuvat sekä käyttäjähyödyistä (matka-aika- ja rahastäästöistä sekä palvelutasomuutoksista), julkistaloushyödyistä (lippu- ja verotulojen muutoksista, operointi- ja ylläpitokustannussäästöistä) että ulkoisvaikutuksista (ympäristö- ja onnettomuusvaikutuksista).

Analyysi pohjautuu keskeisimmiltä osin Helsingin seudun työssäkäyntialueen liikenne-ennustejärjestelmällä (Helmet) tuotettuihin matkustaja- ja ajosuoritteisiin, matka-aikoihin sekä Väyläviraston *Tie- ja rautatieliikenteen hankearvioinnin yksikköarvot 2018* mukaisiin yksikköarvoihin. Hankearviointiohjetta on MAL 2019 -suunnitelman vastaavan laskelman jälkeen päivitetty niin, että korkea hyöty-kustannussuhde on yleisesti vaikeampi saavuttaa. Erityisesti henkilöautoliikenteen osalta vaikutusten arviointi tapahtuu melko karkealla tasolla. Henkilöautoliikenteen ulkoisvaikutukset arvioidaan ajosuoritepohjaisesti eri tietyypeille, mutta huomioimatta mm. liittymien tai ajonopeuden vaikutusta liikennemeluun, ilmasto- tai lähipäästöihin.

Vaikutusten luotettavuutta vuoden 2040 tilanteessa rajoittaa esimerkiksi vuoden 2016 tilanteen mukaisten yksikköpäästöjen käyttö tulevaisuuden tarkasteluskenaarioissa. Arvioitujen käyttövoimamuutosten ja ajoneuvokannan uudistumisen oletetaan merkittävästi pienentävän henkilöautoliikenteen yksikköpäästöjä vuoteen 2040 mennessä. Yksikköpäästöjen pieneneminen arvioinnissa hyödynnettyihin arvoihin nähden supistaa henkilöautoliikenteen kulkutapaosuuden laskusta päästöjen osalta syntyviä ympäristöhyötyjä. Liikenteen käytettyjä yksikköarvoja nopeampi sähköistyminen vaikuttaa myös henkilöauton käytöstä koituviin rahallisiin kustannuksiin ja liikenteestä kerättäviin veroihin.

4.3.6 Vaikutusten arvioinnin menetelmät

MAL 2023 -suunnitelman vaikutusten arvioinnin menetelmien kokonaisuus on esitetty kuvassa 13. Arvioinnin aikana on tehty teemakohtaisia tarkasteluita, yksittäisten toimenpiteiden ja hankkeiden arviointia sekä ulkoisia asiantuntija-arviointia MAL-suunnitelmasta. Arvioinnissa on hyödynnetty Helsingin seudun työssäkäyntialueen Helmet liikenne-ennustejärjestelmää sekä tehty paikkatietotarkasteluja. Arvioinnin tulokset on tuotu yhteen asiantuntija-arvioinnissa siten, että lopputuloksena muodostetaan kokonaiskuva suunnitelman vaikutuksista ja vaikutusten merkittävydestä.



Kuva 13. MAL 2023 -suunnitelman vaikutusten arvioinnin menetelmät

Teemakohtaiset tarkastelut linkittyvät kiinteästi arviointikehikossa (luku 4.3.1) tunnistettuihin keskeisiin arvioinnin osa-alueisiin. Tarkastelut voivat kuvata vaikutuksia useammalla kehikon osa-alueella. Esimerkiksi saavutettavuuden tarkastelut linkittyvät vahvasti sekä sosiaalisiin että taloudellisiin vaikutuksiin. Toisaalta eri tarkastelujen tietoja yhdistelemällä voidaan tehdä arviointia suunnittelun kannalta keskeisistä osa-alueista. Teemakohtaisia tarkasteluja on tunnistettu noin 40 (kuva 14), joihin kuuluvat päätavoitteita vastaavat arviointikokonaisuudet näkyvät korostettuna. Tarkasteluissa on hyödynnetty Helmet liikenne-ennustemallia sekä paikkatietoanalyyseja ja laadullista asiantuntija-arviointia. Liitteen 1 arviointikorteilla kuvataan teemakohtaisten tarkasteluiden tulokset, kohdentuminen, vaikutuskeinot, pääasialliset menetelmät ja tausta-aineistot.

Ilmastovaikutukset	Hyvinvointi, terveys ja turvallisuus	Taloudelliset vaikutukset	Saavutettavuus ja kulkutavat
Liikenteen CO2-päästöt	Alueellisen eriytymisen hillintä	Yhteiskuntataloudellinen tehokkuus	Kestävien kulkutapojen osuus
Maankäytön vaikutukset hiilinieluihin ja -varastoihin	Palvelujen saavutettavuus	Operointi-, ylläpito- ja investointikustannukset	Työvoimasaavutettavuus
Asumisen ja rakentamisen ilmastovaikutukset	Lähivirkistysalueiden saavutettavuus	Julkistaloudelliset rahoitusvirrat liikenteeseen	Työpaikkojen sijoittuminen kestävästi liikuttamiseksi
Henkilöautotiheys	Aktiivisen liikunnan terveyshyödyt	Työpaikkojen kasautuminen	Saavutettavuus asukkaiden näkökulmasta
Muut SOVA-lain mukaiset ympäristötarkastelut	Liikenneonnettomuudet	Joukkoliikenteen lippuhintavaikutukset	SAVU-vyöhykkeet
Luonnonvarojen käytön kehitys	Liikennemelulle altistuminen	Maankäytön sijoittuminen	Liikunnan ja asumisen kustannukset
Suojelu- ja viheralueiden sekä ekologisten yhteyksien tarkastelu	Liikenteen lähipäästöille altistuminen	Asuntotuotannon kohdistuminen ensisijaisesti kehitettävälle vyöhykkeille	Saavutettavuus eri väestöryhmissä (tulot & ikä)
Maisema-alueiden ja rakennetun ympäristön tarkastelu	Moottorijoneuvoliikenteen km-suorite	Täydennysrakentamisen osuus	Tieliikenteen ruuhkaisuus
Vesistöjen tarkastelu		Uusien asukkaiden sijoittuminen raideliikenteen piiriin	Keskusten väliset yhteydet
Ilmastonmuutokseen sopeutuminen		Saavutettavuuden ja maankäytön tehokkuuden välinen yhteys	Kuljetuskustannukset
Vaikutukset luonnon monimuotoisuuteen ja ekosysteemipalveluihin			Henkilö- ja tavaraliikenteen kansainväliset ja valtakunnalliset liikenteen solmupisteet

Kuva 14. MAL 2023 -vaikutusten arvioinnin teemakohtaiset tarkastelut

Vaikutusten arvioinnissa tuotetaan tietoa MAL-suunnitelman toimenpiteiden sekä investointiohjelman sisältämien liikennehankkeiden vaikutuksista suhteessa suunnitelmalle määriteltyihin pääta-voitteisiin. Jokaisen suunnitelmaversioiden valmistuttua sen sisältämät toimenpiteet ja linjaukset on viety arviointitietoa kokoavaan arviointitaulukkoon. Arviointiryhmä on tuottanut taulukkoon asiantuntija-arviota toimenpiteiden vaikutuksista suunnitelmalle asetettuihin tavoitteisiin sekä arviointikehikon teemoihin peilaten. Arvioinnissa on kirjattu ylös toimenpiteiden vaikutuksia, alueellista ja väestöryhmittäistä kohdentumista, keskeisiä epävarmuuksia sekä syötteitä seuraavan suunnitelmaversioiden valmisteluun. Asiantuntija-arvioinnin tukena on hyödynnetty teemakohtaisten tarkasteluiden tuloksia. Toisen suunnitelmaluonnoksen (VE2) toimenpiteiden arvioinnin tulokset on esitetty liitteessä 2.

Toimenpiteiden asiantuntija-arviointia on täydennetty ulkoisilla asiantuntija-arvioinneilla teemoista, jotka ovat keskeisiä MAL-suunnitelman vaikutusten arvioinnissa, ja joiden osalta on haluttu syventää arviointitietoa. Ulkoiset asiantuntijat tarkastelivat MAL-suunnitelman vaikutuksia sekä suunnitelmalle asetettujen tavoitteiden saavuttamista oman teemansa näkökulmasta. Ulkoisten asiantuntija-arviointien tuloksia on esitetty liitteillä 3. MAL 2023 -suunnitelman ulkoisten arviointien teemoja ovat vaikutukset eri väestöryhmien liikkumiseen (liite 3.1), joukkoliikennemyönteinen maankäyttö (liite 3.2), hiilinielut ja -varastot (liite 3.3), alueiden tasapainoinen kehitys (liite 3.4) sekä maankäytön ja liikenteen vuorovaikutus (liite 3.5). Asiantuntija-arviot on tehty toisesta suunnitelmaversiosta (VE2).

4.3.7 Helsingin seudun työssäkäyntialueen liikenne-ennustejärjestelmä

HSL ylläpitää Helsingin seudun työssäkäyntialueen liikenne-ennustejärjestelmää (HELMET-malli). HELMET-malli on tärkeä MAL-suunnittelun ja vaikutusten arvioinnin työkalu, jonka avulla pyritään ennustamaan ihmisten liikkumista eri skenaarioissa. Ennusteiden avulla saadaan käsitys miten eri suunnitelmaversiot ja niiden toimenpiteet sekä maankäyttö vaikuttavat suhteessa asetettuihin tavoitetasoihin. Ennusteiden avulla on tuotettu useat vaikutusten arvioinnin mittarien arvot sekä vertailtu liikennehankkeita keskenään prosessin eri vaiheissa. Ennustejärjestelmä toimii vaikutusten arvioinnin keskeisenä työkaluna, sillä se kuvaa sekä maankäytön muutosten että liikennejärjestelmän toimenpiteiden vaikutuksia liikkumiseen.

Ennustemallilla voidaan tehdä tarkasteluja, joissa on muutettu mallin tarvitsemia lähtötietoja (maankäyttö, liikennejärjestelmä, kustannukset ym.). Näin voidaan arvioida suunnitelman aiheuttamia muutoksia. Tällöin oletetaan, että ennustevuonna ihmiset tekevät valintansa samoilla perusteilla eli arvostavat mm. matka-aikaa samalla tavalla. Erot perustuvat muutoksiin esim. asukasmäärässä, ikäjakaumassa, kustannustasossa ja liikennejärjestelmässä.

Ennustemalliin liittyy epävarmuuksia, joista MAL-työn kannalta keskeisimmät ovat:

- Mittarit huomioivat ainoastaan sellaiset toimenpiteet, joita voi kuvata numeerisesti.
- Ennustejärjestelmän aluejako on joissain tapauksissa liian karkea, mikä vaikuttaa toimenpiteiden kuvauksen tarkkuuteen.
- Joidenkin toimenpiteiden vaikutukset kulkutapaosuuksiin ovat todennäköisesti ennusteessa hieman liian pieniä (mm. liikenteen hinnoittelun vaikutus), mikä johtuu mallin yksinkertaistuksista.
- Ennustejärjestelmä pohjautuu vuoden 2018 HSL:n liikkumistutkimuksen liikkumiskäyttäytymiseen. Sen vuoksi ennustejärjestelmä ei huomioi liikkumisen murroksia kuten etätyön

lisääntymistä, kun murros johtuu jostain liikennejärjestelmän ja maankäytön ulkopuolisesta ilmiöstä. Etätyö on kuitenkin huomioitu herkkyystarkasteluissa erillisillä malliparametreilla.

- Vuoden 2040 tilanteessa ruuhkautuva tieverkko lisää mallinnukseen liittyviä epävarmuuksia. Hyvin pienillä autoliikenteen määriin vaikuttavilla tekijöillä voi olla merkittävä vaikutus ennustettuihin matka-aikoihin ruuhkautumisen muuttuessa kaikille tienkäyttäjille.
- Henkilöauton käyttökustannuksen ennustetaan pienenevän vuoteen 2040 mennessä, koska sähköautojen osuus ajoneuvokannasta kasvaa ja sähkö on halvempi energialähde kuin bensiini ja diesel. Tämä johtaa asukasmäärän kasvun ohella henkilöautosuoritteen kasvuun. Henkilöautoilun tulevaisuuden epävarmuutta on pyritty kuvaamaan herkkyystarkasteluissa, joissa autonomistusastetta on joko pienennetty tai suurennettu.

Muita huomioitavia asioita ovat:

- Suunnitelman toimenpiteiden yleispiirteisyys ja epätarkkuus vaikuttavat ennustamiseen. Luotettavia vaikutuksia voidaan käytännössä arvioida vain liikenteen infra- ja hintatoimenpiteistä sekä maankäytön sijoittumisesta.
- Ennustemalli ei huomioi asukaspysäköintihinnoittelua.
- Vertailupohjan sisältö viimeisteltiin keväällä 2022. Sen jälkeen tehtyjä päätöksiä tai muutoksia ei ole huomioitu (esim. linjastomuutokset).

4.3.8 Herkkyystarkastelut

MAL-suunnitelman vaikutusten mittaaminen edellyttää, että pystytään tarpeeksi luotettavasti ennakkoimaan Helsingin seudun kehitystä vuoteen 2040 sekä vertailupohjan osalta että MAL-suunnitelman osalta. Herkkyystarkastelujen tavoitteena on antaa tietoa laskelmiin sisältyvistä epävarmuustekijöistä.

Vaikutusten arvioinnin valmistelun aikana tunnistetut tärkeät epävarmuustekijät ovat: väestö- ja työpaikkamäärien kehitys, autonomistus ja autoilun käyttökustannukset, etätyön yleisyys ja vapaa-ajan matkojen muutokset sekä autojen päästöt. Näihin voidaan MAL-suunnittelulla osittain vaikuttaa, mutta suuri osa kehityksestä on kuitenkin riippumatonta MAL-työstä: ne riippuvat esim. suhdanteista ja ihmisten mieltymysten muutoksista.

Vaikka yksittäiselle tekijälle määriteltäisiin vain muutama taso, tekijöiden yhdistelmistä syntyy suuri määrä mahdollisia skenaarioita. Sen takia on tunnistettu merkittävimmät epävarmuustekijöiden yhdistelmät eli skenaariot. Tarkastelun arvoisiksi skenaarioiksi määriteltiin työn aikana seuraavat:

1. Business-as-usual (perusskenaario, vahva keskittyvä väestön kasvu ja vuoden 2018 liikku- mistutkimuksen liikkuminen)
2. Etätyöskenaario (jatkossakin vähemmän työmatkoja ja enemmän vapaa-ajan matkoja kuin 2018), jossa väestön kasvu hajautuu seudulle
3. Skenaario, jossa autonomistusaste kasvaa nykyisestä (tieverkon ruuhkaskenaario)
4. Skenaario, jossa kasvu keskittyy keskuksiin, autonomistusaste pienenee nykyisestä ja henkilöautoilu vähenee esimerkiksi henkilöautoilun kustannusten noustessa (joukkoliikenteen ruuhkaskenaario)
5. Mini-skenaario (hidastuva väestön kasvu, pienenevä autonomistusaste ja jatkossakin paljon etätyötä)
6. Vertailupohjan osalta tutkitaan skenaariota, jossa seudun väestömäärä on pienempi kuin MAL-suunnitelman toteutuessa (liikennehankkeet vaikuttavat seudun väestön kasvuun).

Autojen päästöistä ja käyttökustannuksista ei tehty herkkyystarkasteluskenaariota, koska lähtötietona käytetyssä kansallisessa perussennusteessa (Teknologian tutkimuskeskus VTT; Liikenne- ja viestintäministeriö, 2021) ei tullut aiemmasta poiketen mukana päästöskenaarioita.

Mittarit on laskettu perusskenaariolle ja jokaiselle herkkyystarkasteluskenaariolle. Mittarikuvaajissa näytetään perusskenaarion arvo ja herkkyystarkasteluskenaarioiden minimi- ja maksimiarvot. Pää- tavoitteiden toteutumista kuvaavien päämittareiden tavoitetasot on määritetty perusskenaarion arvoilla ja tavoitteiden täyttymistä mitataan niin ikään perusskenaarion mittiarvoilla.

5 Vuorovaikutus ja viestintä

Lain mukaan Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmasta on tehtävä ympäristövaikutusten arviointi (laki viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista: SOVA-laki, 200/2005). SOVA-laki edellyttää vuorovaikutusta: lain mukaan yleisön on saatava tietoja ja sille on annettava mahdollisuus esittää näkemyksensä suunnittelutyön aikana suunnitelmaan ja ympäristövaikutusten arviointiin. Vuorovaikutuksella tarkoitetaan tässä kahden tai useamman tahon tavalla tai toisella tuotettua vuoropuhelua. Viestintä taas painottuu ajantasaiseen tiedotukseen suunnittelun tilanteesta, mikä mahdollistaa osaltaan myös vuorovaikutuksen.

5.1 Vuorovaikutuksen tavoitteena on edistää seudullista yhteistyötä

MAL 2023 -suunnitelman vuorovaikutuksen ja viestinnän päätavoitteena on edistää seudullista yhteistyötä maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnittelussa. Suunnitelmaa valmistele laaja joukko seudun asiantuntijoita, joiden tietämys ja näkemykset kerätään suunnitelman käyttöön. Suunnitelmasta tehdään poliittiset päätökset, joiden pohjalta seutua kehitetään.

MAL 2023 -suunnitelman vuorovaikutuksen ja viestinnän tavoitteena ovat sitoutuneet ja hyvin informoidut osalliset. Vaikutusten arviointi vaatii jatkuvaa vuorovaikutusta suunnitteluun osallistuvien kanssa. Vuorovaikutus parantaa arvioinnin laatua ja tukee arvioinnin valmistelua. Vaikutusten arvioinnin valmisteluun liittyvät asiantuntijaryhmät ja niiden rooli on kuvattu alla. Lopussa on kuvattu lisäksi luottamushenkilö- ja asukasvuorovaikutusta.

5.1.1 Vuorovaikutuksen kohderyhmät

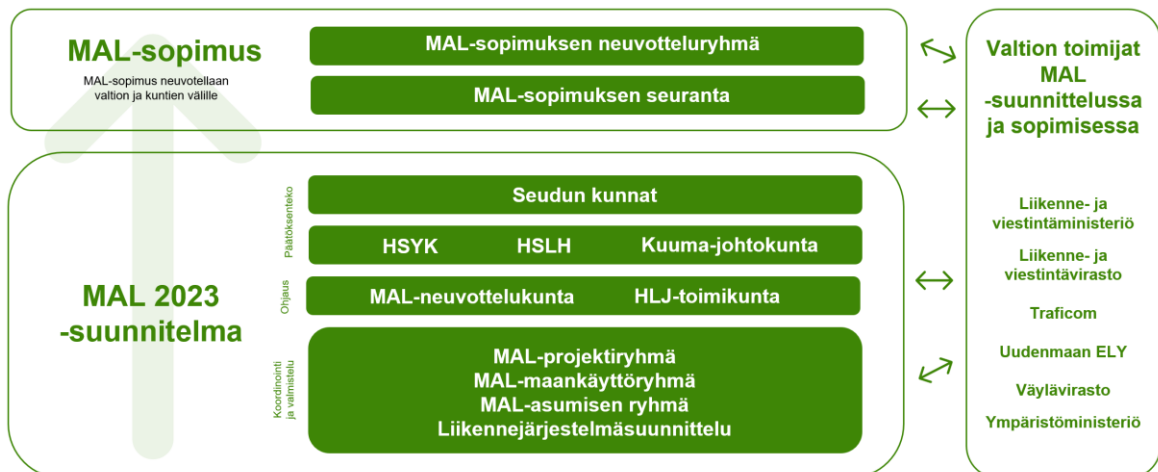
MAL 2023 -suunnitelman vuorovaikutuksen pääkohderyhmiä ovat:

- MAL 2023:n valmisteluun osallistuvat:
 - MAL-neuvottelukunta
 - Helsingin seudun liikennejärjestelmätoimikunta, eli HLJ-toimikunta
 - MAL-projektiryhmä
 - Asumisen, maankäytön ja liikennejärjestelmän ryhmät sekä muut valmisteluryhmät
 - Vaikutusten arvioinnin ja seurannan ryhmä
- Päätöksentekijät
 - Helsingin seudun luottamushenkilöt
 - Helsingin seudun yhteistyökokous (HSYK), HSL:n hallitus (HSLH) ja KUUMA-johdokunta
 - Helsingin seudun kuntien ja kuntayhteenliittymien sekä valtion maankäytön, asumisen ja liikenteen parissa työskentelevät asiantuntijat sisältäen MAL-sopimussihteeristön ja elinkeinoelämän edustajat

- o muut viranomaiset ja sidosryhmät, joiden toimintasektoriin MAL 2023 -suunnitelmalla voi olla vaikutuksia
- o eduskunta, ministeriöt ja valtioneuvosto (erityisesti suunnitelman lopputuloksen ja sen pohjalta solmittavan MAL-sopimuksen osalta)
- Kansalaiset ja elinkeinoelämä.

MAL 2023 -suunnitelmaluonnos on valmisteltu vuorovaikutuksessa kuntien ja valtion maankäytön, asumisen ja liikenteen asiantuntijoiden kanssa. Työtä ovat ohjanneet HLJ-toimikunta, jossa on edustajat seudun kuntien sekä valtion liikenne- ja ympäristöviranomaistahoilta ja HSL:stä, sekä MAL-neuvottelukunta, jossa on seudun kuntien johtavat maankäytön ja asumisen asiantuntijat.

MAL 2023 -luonnoksen valmistelussa on panostettu vuorovaikutukseen suunnittelijoiden ja seudun luottamushenkilöiden kanssa. Vuorovaikutukseen on kutsuttu HSL:n hallituksen, HSYK:n ja KUUMA-johtokunnan jäsenet ja varajäsenet. Lisäksi seudun kuntia pyydettiin nimeämään kaupungin-/kunnanvaltuuston kokoon suhteutettu määrä MAL 2023 -luottamushenkilöitä, jotka osallistuivat MAL 2023 -suunnitteluun. Nimettyjä yhteyshenkilöitä oli 2–8 kuntaa kohti, yhteensä seudulla 70.



Kuva 15. MAL 2023 -organisoituminen: kunnat ja kuntayhtymät.

5.1.2 Vuorovaikutus osallisten ja sidosryhmien kanssa

HLJ-toimikunta ja MAL-neuvottelukunta ovat ohjanneet MAL 2023 -suunnittelua. MAL 2023 -suunnitelman ja arvioinnin aineistoja on käsitelty kokouksissa koko prosessin ajan. Vuorovaikutus on toteutunut kokouksissa, työpajoissa ja muissa yhteistyötapaamisissa. MAL-neuvottelukuntaan kuuluu kunkin sopimuskunnan siihen nimeämä johtava maankäyttö- ja asuntotoimen viranhaltija. HLJ-toimikunnassa ovat edustettuina Helsingin seudun 14 kunnan ja Siuntion johtavat liikenteen viranhaltijat sekä edustus HSY:stä, liikenne- ja viestintäministeriöstä, ympäristöministeriöstä, liikenne- ja viestintävirasto Traficomista, Väylävirastosta ja Uudenmaan ELY-keskuksesta.

MAL-neuvottelukunnan ja HLJ-toimikunnan yhteiskokouksia on vuosittain pidetty MAL 2023 -valmistelun ajan 4–6 ja HLJ-toimikunnan omia kokouksia 4–5 sekä vuosittain 1–2 taustatilaisuutta. Yhteiskokousedustajat on kutsuttu mukaan kaikkiin MAL-luottamushenkilötilaisuuksiin.

5.1.3 MAL-projektiryhmä

MAL 2023 -suunnittelun kokonaisuuden hallinnan varmistamiseksi muodostettiin MAL-projektiryhmä, jossa on käsitelty selvitysten, vaikutusten arvioinnin ja vuorovaikutuksen keskeisiä asioita sekä niiden yhteensovittamista. Ryhmä on kokoontunut noin kerran kuussa. Ryhmässä tehdään lisäksi jatkuvaa MAL 2023 -prosessin ja sisällön arviointia valmistelun tueksi.

MAL-projektiryhmä koostuu Helsingin seudun kuntien maankäytön, asumisen ja liikenteen viranhaltijoista. Lisäksi projektiryhmässä on edustus Uudenmaan liitosta, ympäristöministeriöstä, Traficomista, Väylävirastosta ja Uudenmaan ELY-keskuksesta.

5.1.4 Vaikutusten arvioinnin ja seurannan ryhmä

Ryhmä on vastannut MAL 2023 -suunnitelmaversioiden vaikutusten asiantuntija-arvioinnin tuottamisesta sekä tukenut vaikutusten arvioinnin suunnittelua ja valmistelua. Ryhmässä on käsitelty MAL-suunnitelman seuranta ja työstetty seurannan ja arvioinnin kytkemistä entistä paremmin yhteen. Ryhmä koostuu seudun asiantuntijoista ja on kokoontunut tarpeen mukaan noin joka toinen kuukausi kevät- ja syyskaudella suunnitelman valmistelun ajan (2021–2023). Tämän lisäksi kommentointia on tehty Teamsissä, sähköpostilla sekä arvioinnin ja seurannan tekijöiden pienryhmätapaamisissa.

5.1.5 Kokoukset SOVA-yhteysviranomaisen Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa

SOVA-yhteysviranomainen on Uudenmaan ELY-keskuksen Y-vastuualueen viranomainen. Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa on järjestetty suunnitelman laadinnan aikana 2021–2022 kokouksia, joilla on varmistettu arvioinnin lainmukaisuus ja vaikutusten arvioinnin laatu. SOVA-yhteysviranomaisen kanssa järjestettiin viranomaisneuvottelu kesäkuussa 2023 lausuntoaajan päätyttyä ja ennen suunnitelman viimeistelyä.

5.1.6 Erilliset asiantuntijakokoukset ja työpajat

Onnistuneen vaikutusten arvioinnin takaamiseksi ja arvioinnin laadun varmistamiseksi on pidetty erillisiä asiantuntijakokouksia ja työpajoja. Vaikutusten arvioinnin asiantuntijatyöpajat järjestettiin arviointikierrosten yhteydessä maaliskuussa 2022 ja syyskuussa 2022. Työpajoissa muodostettiin arvioinnin kokonaiskuvaa sekä suosituksia jatkosuunnitteluun arviointitiedon perusteella. MAL-suunnittelusta pidettiin kolme laajaa työpajaa: joulukuussa 2021, helmikuussa 2022 ja toukokuussa 2022.

5.1.7 MAL-luottamushenkilövuorovaikutus

MAL 2023 -suunnitelman luottamushenkilövuorovaikutukseen osallistuvat HSL:n hallitus, HSYK, KUUMA-johtokunta sekä Helsingin seudun kunnista erikseen nimetyt 70 MAL-luottamushenkilöä. Luottamushenkilöt ovat vaikuttaneet näkemyksillään MAL-suunnitelman tekoon muun muassa luottamushenkilötilaisuuksissa, joita on järjestetty kaikissa tärkeissä suunnittelun vaiheissa.

- Tammikuussa 2021 luottamushenkilöille järjestettiin ensimmäinen MAL 2023 -webinaari, jossa käsiteltiin tulevaa suunnittelukierrosta.
- Syksyllä 2021 järjestettiin kaksi luottamushenkilötilaisuutta, infowebinaari sekä yhteinen vision ja tavoitteiden työstötilaisuus.

- Toukokuussa 2022 järjestettiin MAL-luottamushenkilöseminaari ja työpaja MAL 2023 -suunnitelmaluonnoksesta ja vaikutusten arvioinnista.
- Lokakuussa 2022 järjestettiin MAL-luottamushenkilöseminaari ja työpaja toisesta suunnitelma-versiosta ja sen vaikutusten arvioinnista.
- Huhtikuussa 2023 järjestettiin verkossa avoin esittelytilaisuus lausunnonantajille, johon kutsuttiin myös MAL-luottamushenkilöt sekä kansalaiset.
- Tarpeen mukaan järjestetään myös muita info- ja keskustelutilaisuuksia.
- Maankäytön ja asumisen osalta MAL-suunnitelmasta päättävät Helsingin seudun yhteistyökokous HSYK ja seudun kunnat. Liikennejärjestelmäosion hyväksyy HSL:n hallitus jäsenkuntiansa osalta ja muiden kuntien osalta KUUMA-johtokunta ja asianomaiset kunnat.

5.1.8 Valtio

Valtion viranhaltijat ympäristöministeriöstä, liikenne- ja viestintävirasto Traficomista, Väylävirastosta ja Uudenmaan ELY-keskuksesta osallistuvat MAL-projektiryhmän työskentelyyn. HLJ-toimikunnan työskentelyssä on edellisten lisäksi edustettuna myös liikenne- ja viestintäministeriö.

MAL 2023 -suunnitelma toimii lähtökohtana valtion, kuntien ja HSL:n väliselle MAL-sopimukselle, jossa sovitaan tärkeimmistä lähivuosien maankäytön, asumisen ja liikenteen toimenpiteistä Helsingin seudulla.

MAL-sopimuksen toteutumista seuraa MAL-sopimussihteeristö. Aineiston kokoamisesta ja koordinoinnista vastaa HSY.

5.1.9 Asukkaat ja elinkeinoelämä

Asukkaiden näkemyksiä MAL-suunnittelun tueksi kerättiin MAL-barometrilla, jonka tulokset julkaistiin toukokuussa 2021. Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-barometri toteutettiin posti- ja nettikyselyn yhdistelmänä 11.1.–16.3.2021 (otos 11 500, vastaajia 3 690, vastausaste 32 %). Barometrissa selvitettiin asukkaiden näkemyksiä ja mielipiteitä asumisesta ja liikenteestä sekä niiden kehittämisestä. Myös koronaepidemian vaikutuksista asumistoiveisiin, liikkumiseen ja etätöihin kysyttiin.

Huhtikuussa 2022 järjestettiin asukastyöpaja, jonka pienryhmissä keskusteltiin asumisen ja liikenteen kysymyksistä. Työpajaan osallistui seitsemäntoista 13–65-vuotiasta Helsingin seudun asukasta, monipuolisesti seudun eri kunnista.

MAL 2023 -suunnittelua on voinut seurata MAL-verkkosivuilla osoitteessa <https://www.hsl.fi/hsl/mal>. MAL-sivuilla julkaistaan uutisia ja blogikirjoituksia suunnittelun etenemisestä ja suunnittelusta voi lähettää palautetta. Verkkosivuilta voi tilata myös suunnittelun ajankohtaisista asioista kertovan MAL- uutiskirjeen.

Helsingin seudun Kauppakamarin MAL 2023 -suunnittelun seurantaryhmä on seurannut MAL-suunnitelman valmistelua, ja MAL-valmistelijat ovat pitäneet seurantaryhmän ajan tasalla tärkeistä suunnittelukysymyksistä. Helsingin seudun elinkeinoelämän edustajien näkemyksiä on kerätty myös mm. kyselyjen avulla MAL-osaselvityksiin.

MAL-suunnitelmaluonnoksesta ja sen vaikutusten arvioinnista sai jättää lausuntoja lausuntokierroksen aikana 3.4.–25.5.2023 (vaikutusten arviointi 17.4.–25.5.2023). Tuolloin järjestettiin myös tilaisuus lausunnonantajille.

6 Ympäristön tila ja ympäristötavoitteet

6.1 Helsingin seudun ympäristön tila

Helsingin seudun väestönkasvu ja yhdyskuntarakenteen tiivistyminen ja laajeneminen lisäävät paineita ympäristölle. Uusi maankäyttö ja liikennehankkeet ovat kasvavalla seudulla tulevaisuudessa merkittävä ympäristön tilaa muokkaava tekijä. Helsingin seudulla on kokonsa vuoksi keskeinen rooli myös kansallisten päästötavoitteiden saavuttamisessa. Ympäristön tilaan ja suojeluun vaikuttavia ratkaisuja tehdään kaikilla suunnittelutasoilla, joista MAL-suunnitelma keskittyy etenkin seudullisen tason vaikutuksiin.

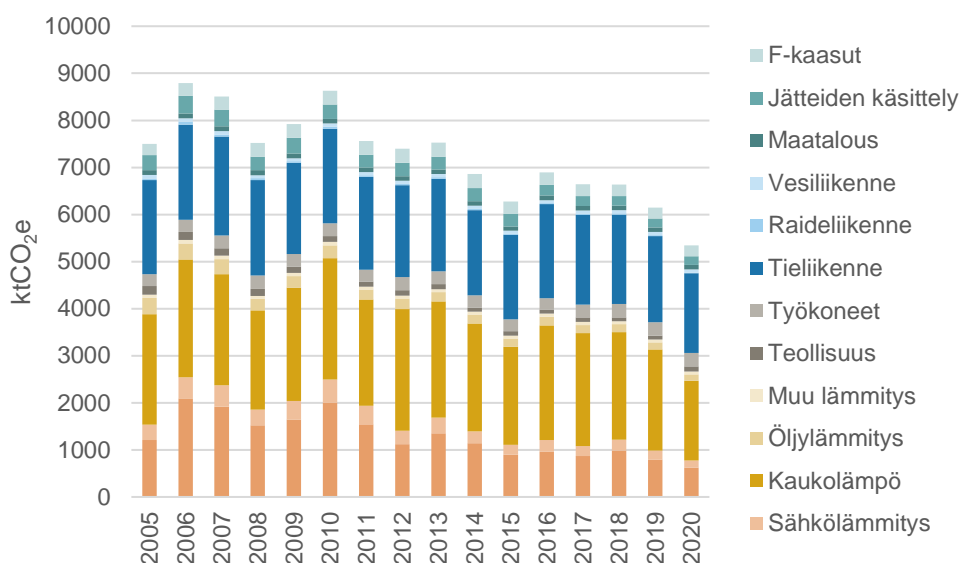
MAL 2023 -suunnitelman vaikutuksia ympäristön tilaan on arvioitu toisen suunnitelmaversioon (VE2) pohjalta ja tarkistettu arviointien paikkansa pitävyys myös lausuntokierroksen jälkeen muuttuneesta suunnitelmasta. Ympäristön tilaan merkittävästi vaikuttavat tekijät (maankäytön sijoittuminen ja liikennehankkeet) eivät ole muuttuneet toisen suunnitteluversion jälkeen. SOVA-lain edellyttämien teemojen arvioinnista löytyy tarkempaa tietoa erityisesti liitteestä 1 (Mittarit ja arvioinnit).

6.1.1 Helsingin seudun kasvihuonekaasupäästöjen kehitys

Helsingin seudun kokonaispäästöt olivat vuonna 2020 noin 5400 kt CO₂e ja asukaskohtaiset päästöt noin 3,4 kt CO₂e/ asukas. Seudun kasvihuonekaasupäästöjen kehitys vuosina 2005–2020 on esitetty kuvassa 16. Kokonaispäästöt ovat laskeneet noin 28 prosenttia vuoteen 2005 verrattuna. Merkittävimpiä päästölähteitä ovat kaukolämpö (32 %), tieliikenne (32 %) sekä kulutussähkö (12 %).

Seudun kaukolämmön päästöistä suurin osa muodostuu pääkaupunkiseudulla, jossa kaukolämpö kattaa suurimman osan lämmitystarpeesta ja tuotanto perustuu pitkälti fossiilisiin polttoaineisiin. Kaukolämmön päästöjen vähenemä riippuu pitkälti energiasektorin päästövähennystavoitteiden saavuttamisesta, johon MAL-suunnittelulla ei ole vaikutusta. Helsingin seudun suurimmilla kaukolämpöyrityksillä on tavoitteena tuottaa hiilineutraalia kaukolämpöä vuoteen 2030 mennessä.

Myös tieliikenteen hiilidioksidipäästöistä merkittävä osa syntyy pääkaupunkiseudulla. Asukaskohtaiset päästöt ovat pienimmillään Helsingissä ja muulla pääkaupunkiseudulla ja suurimmat bussiliikenteen kehyskunnissa. Vuonna 2019 Helsingin seudun tieliikenteen CO₂-päästöistä hieman alle kaksi kolmasosaa oli henkilöautojen, kolmasosa kuorma-autojen ja loput pakettiautojen, linja-autojen ja muun liikenteen päästöjä. Seudun tieliikenteen päästöt ovat pääosin vähentyneet vuodesta 2006 muun muassa autojen energiatehokkuuden paranemisen ja polttoaineiden bio-osuuden kasvun vaikutuksesta. Vähenemä on tapahtunut verrattain hitaasti, eivätkä liikenteen päästöt nykyisellään laske asetettujen tavoitteiden mukaisesti.



Kuva 16. Helsingin seudun kasvihuonekaasupäästöt 2005–2020 (SYKE, 2022)

6.1.2 Luonnon monimuotoisuus

[Lajien](#) ja [luontotyyppien](#) tuoreimpien uhanalaisuusarviointien mukaan luonnon monimuotoisuus on Suomessa heikkenevä. Uhanalaisten lajien määrällä mitattuna heikkeneminen on jopa nopeutunut. Uhanalaisten lajien ja luontotyyppien määrä on suurin Etelä-Suomessa, jossa lajimäärä ja maankäytön paineet ympäristölle ovat suurimmat. Keskeisin syy lajien uhanalaistumiseen on elinympäristöjen pirstaloituminen, heikentyminen ja häviäminen. Merkittävimpiä köyhtymisen syitä ovat maan- ja vesienkäytön muutokset, luonnonvarojen liikkakäyttö, ilmastonmuutos, saasteet, ja haitallisten vieraslajien leviäminen.

Metsät ovat keskeisessä roolissa seudun luonnon monimuotoisuuden säilymisen sekä hiilineutraalisuustavoitteiden saavuttamisessa ja ilmastonmuutokseen sopeutumisessa. Suomen uhanalaisista lajeista valtaosa elää metsissä. Metsät ovat myös seudun merkittävimpiä hiilinieluja- ja varastoja. Helsingin seudun vuosittainen metsäkatoala on ollut 2010-luvulla noin 0,2 % eli kaksinkertainen koko maan keskiarvoon nähden. Seudun maankäytön muutosten seurauksena on aiheutunut vuosittain noin 425 hehtaaria metsäkatoa (2012–2018 keskiarvo), joista 257 ha on liittynyt asumiseen ja asuinrakentamiseen. MAL-alueella vuosina 2012–2018 tapahtuneesta metsäkadosta huomattava osuus on syntynyt pientaloalueiden rakentamisesta (23,6 %). Kerrostaloalueiden rakentamisen vaikutus metsäkatoon on ollut vähäisempää (5,1 %) (liite 1, liite 3.3). Seudun kehitys on päästötavoitteiden saavuttamisen sekä luonnon monimuotoisuuden kannalta huolestuttava.

Monimuotoisuuden turvaaminen edellyttää riittävän laajaa, verkostoitunutta ja laadukasta elinympäristöä. Tärkeitä luonnonarvoja ja luontoalueita löytyy seudulla runsaasti myös suojelualueiden ulkopuolelta. Ekologisten yhteyksien säilyminen palvelee luonnon monimuotoisuutta sekä ilmastonmuutokseen sopeutumista mahdollistamalla lajiston siirtymisen uusille elinalueille. Toisaalta hyvin saavutettavat sekä laadukkaat viher- ja virkistysalueet ovat tärkeitä myös ihmisten terveyden ja hyvinvoinnin kannalta.

Helsingin seudun kasvu tulee todennäköisesti vähentämään rakentamattomien viheralueiden määrää. MAL-suunnitelmalla voidaan edistää tiivistä yhdyskuntarakennetta, olemassa olevan rakenteen käyttöä ja täydennysrakentamista, jotka säästävät luontoa rakentamiselta. Luonnon

monimuotoisuutta turvaavia ratkaisuja tehdään myös muilla suunnittelutasoilla, joihin liittyen on laadittu suosituksia vaikutusten arvioinnin pohjalta (taulukko 9).

6.1.3 Vesistöt

Helsingin seudun rannikkovesien tila vaihtelee tyydyttävästä välttävään. Sisäsaaristo on edelleen voimakkaasti rehevöitynyt. Pääosin kotimaisista päästölähteistä, kuten maataloudesta ja haja-asutuksesta syntyvä liiallinen ravinnekuormitus ja sen aiheuttama rehevöityminen ovat koko Uudenmaan rannikolla merkittävin vesien tilaa heikentävä tekijä.

Helsingin seudun järvien ja jokien ekologinen tila on pääosin hyvä tai tyydyttävä. Poikkeuksena ovat Nuuksion kansallispuiston vesistöt, jotka ovat osin erinomaisessa kunnossa. Seudulta löytyy myös runsaasti välttävissä ja huonossa ekologisessa tilassa olevia vesistöjä. Vesistöjä kuormittavat seudulla tapahtuva rakentaminen, maatalous ja jätevesien puutteellinen hoito. Jokivesissä havaitaan usein korkeita ravinne- ja bakteeripitoisuuksia valuma-alueilta tulevan kuormituksen vuoksi.

Helsingin seudun kaikkien pohjavesialueiden määrällinen tila on hyvä. Seudun pohjavedet kuuluvat pääosin hyvään kemialliseen luokkaan. Pohjavesialueista noin 23 % on riskipohjavesialuetta, joista noin puolen kemiallinen tila on huono, eli niillä on todettu ympäristölaatumien ylityksiä.

Helsingin seudun pohjavesialueilla sijaitsee kaupunkeja ja asutuskeskuksia, joissa pohjavettä vaarantavia riskitoimintoja esiintyy. Pohjavesien huonon kemiallisen tilan taustalla ovat pääosin pohjavesimuodostumaan päätyneet torjunta-aineet, liuottimet, sekä muun muassa liikenteen suolauksesta syntyvät korkeat kloridipitoisuudet. Pohjavesien suojelutoimenpiteistä huolimatta vesien tilanne on useimmilla pohjavesialueilla pysynyt samana.

6.1.4 Ilmanlaatu

Helsingin seutu on ilmanlaadultaan puhdas Euroopan muihin suurkaupunkeihin verrattuna. Pitkällä aikavälillä päästöt ovat laskeneet huomattavasti. Ilmanlaatu on seudulla yleensä melko hyvä mutta ilmansaasteet voivat kuitenkin ajoittain kohota haitallisen korkeiksi.

Ilmansaasteet ovatkin seudulla merkittävin ympäristöterveysriski. Ilmansaasteiden on osoitettu aiheuttavan terveyshaittoja myös matalilla pitoisuuksilla. Vaikka ilmansaasteet ovat seudulla kansallisten raja-arvojen alapuolella, ylittävät monet [Maailman terveysjärjestö WHO:n terveysperusteiset ohjearvot](#) edelleen. Helsingin seudulla haasteellisemmat ilmansaasteet ovat typpidioksidi, hengitetävät hiukkaset, pienhiukkaset ja otsoni.

Helsingin seudulla ilmanlaatua heikentävät eniten liikenteen pakokaasut, katupöly sekä puunpolton päästöt. Tieliikenteen merkittävimpiä suoria pakokaasupäästöjä ovat typpidioksidi, hiukkaset, hiilimonoksidi ja haihtuvat orgaaniset yhdisteet. Vaikka typpidioksidipäästöt ovat laskeneet seudulla merkittävästi, ylittävät WHO:n ohjearvot vilkasliikenteisillä mittausasemilla edelleen. Lisäksi tieliikenteen nostattama katupöly vastaa suurta osaa kaupunki-ilman hengitettävistä hiukkasista. Pitoisuudet kohoavat ajoittain haitallisen korkeiksi erityisesti vilkasliikenteisillä kaduilla ja teillä. Puunpolton päästöt saattavat heikentää ilmanlaatua merkittävästi pientaloalueilla, joissa puun poltto on yleistä.

Energiantuotanto on seudulla merkittävä ilmansaasteiden lähde, vaikka päästöt purkautuvat korkealta ja laajalle eivätkä siten aiheuta korkeita pitoisuuksia hengityskorkeudella. Teollisuuden päästöt aiheuttavat toisinaan paikallisia ongelmia, kuten haju- ja pölyhaittoja. Laivaliikenne ja lentoliikenne

voivat aiheuttaa hetkittäin korkeita pitoisuuksia satamien ja lentoaseman lähialueilla. Seudun rakennustyömaat aiheuttavat erityisesti pölyhaittoja.

Seudun pienhiukkasten ja otsonin pitoisuuksiin vaikuttavat eniten Suomen rajojen ulkopuolelta kulkeutuvat ilmansaasteet. Näiden ilmansaasteiden alittamiseen tarvitaan myös Euroopan laajuisia toimia. Liikenteen päästöihin, katupölyyn ja puupolton ongelmiin on puolestaan mahdollista vaikuttaa paikallisesti. Pakokaasupäästöt ovat laskeneet 2000-luvulla liikenteen kasvusta huolimatta ajoneuvoteknologian kehittyessä. Autokannan uusiutumisen ja sähköistymisen myötä liikenteen lähipäästöjen voidaan odottaa vähenevän myös tulevaisuudessa. Sähköistymisellä ei kuitenkaan voida vaikuttaa katupölyn määrään. Katupölyn hengitettävät hiukkaset sekä puunpolton päästöt tulevat todennäköisesti tuottamaan haasteita vielä tulevaisuudessakin.

6.1.5 Melu ja liikenneturvallisuus

Pitkäaikainen melulle altistuminen vaikuttaa terveyteen monin tavoin. Melu on häiritsevää ja voi aiheuttaa muun muassa elimistön stressireaktion, unihäiriöitä, lisätä sydän- ja verisuonisairauksien riskiä ja heikentää henkistä hyvinvointia.

Pääkaupunkiseudun uudet Euroopan unionin ympäristömeludirektiivin mukaiset liikennemeluservietykset ovat valmistuneet syksyllä 2022. Tieliikenne on yleisin ympäristömelun lähde. Useampi kuin joka neljäs pääkaupunkiseudun asukas elää tieliikenteen melualueella. Myös Helsinki-Vantaan lentoaseman lentoliikenne on huomattava melun lähde Helsingin seudulla. Melun huomioiminen kaupunkisuunnittelussa korostuu maankäytön tiivistyessä etenkin liikenneväylien varrelle.

Liikenneonnettomuudet aiheuttavat inhimillistä kärsimystä ja taloudellisia menetyksiä. Suomen tieliikenteen turvallisuuskehitys on ollut yksi Euroopan heikoimmista. Turvallisuudessa riittää parannettavaa myös Helsingin seudulla, vaikka liikenneturvallisuustilanne onkin koko maata parempi. MAL 2023 -suunnitelman laatimisen yhteydessä toteutettiin (2022), jossa selvitettiin seudun liikenneturvallisuustilannetta ja tarvittavia toimenpiteitä sen parantamiseksi.

Vuosina 2011–2020 Helsingin seudulla sattui Tilastokeskuksen aineistojen perusteella keskimäärin 4 102 omaisuusvahinko-onnettomuutta, 923 loukkaantumiseen johtanutta onnettomuutta ja 26 kuolemaan johtanutta onnettomuutta vuodessa. Liikennekuolemien määrässä ei ole tapahtunut merkittävää muutosta 10 vuoden aikana. Liikenteessä loukkaantuneiden määrä on poliisin tilastoissa vähentynyt merkittävästi, mutta täydentävien aineistojen perusteella (mm. liikennevakuutuslaskot) todellinen vähenemä on ollut maltillista.

Asukaslukuun suhteutettu henkilövahinko-onnettomuuksien määrä vuonna 2020 oli Helsingin seudulla noin 25 % pienempi kuin koko Suomessa keskimäärin. Osasyynä tälle voidaan pitää muuta Suomea pienempää henkilöautoilun kulkumuoto-osuutta ja joukkoliikenteen käytön yleisyyttä. Henkilövahinko-onnettomuudet ovat Helsingin seudulla myös hieman vähemmän vakavia kuin koko Suomessa keskimäärin.

Helsingin seudulla korostuvat erityisesti jalankulkija- ja pyöräilijäonnettomuudet. Moottoriajoneuvoliikenteen onnettomuuksista peräänajo-onnettomuudet ovat selvästi koko maan keskiarvoa yleisempiä. Keskimääräistä harvinaisempia ovat mopo-onnettomuudet ja eläinonnettomuudet.

Noin puolet jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden henkilövahinko-onnettomuuksista sattuu 40 km/h nopeusrajoitusalueella. Jalankulkijaonnettomuuksista lähes kaksi kolmasosaa ja pyöräilyonnettomuuksista hieman yli puolet sattuu suojatiellä. Yleisiä moottoriajoneuvoliikenteen

onnettomuuspaikkoja ovat keskeiset sisääntuloväylät, joilla liikenne on vilkasta ja raskaan liikenteen määrät suuria. Onnettomuuspiikit ajoittuvat erityisesti iltpäiväruuhkan ajalle.

Eri ikäryhmistä onnettomuusriski on kohonnut erityisesti nuorilla 15–24-vuotiailla tielläliikkujiilla. 15–17-vuotiailla mopo-onnettomuuksien osuus on merkittävä, jonka jälkeen henkilöauto-onnettomuudet nousevat selvästi yleisimmäksi onnettomuustyyppiä. Toisaalta 15–19-vuotiailla onnettomuusmäärät ovat laskeneet eri ikäryhmistä kaikkein selkeimmin kymmenen viime vuoden aikana.

6.2 MAL 2023 -suunnitelman kannalta merkittävät ympäristötavoitteet

MAL 2023 -suunnitelman valmistelua ja ympäristövaikutusten arviointia ohjaavat useat eri aluetason ympäristötavoitteet, joita on kuvattu taulukkoon 4. MAL 2023 -suunnitelma pyrkii huomioimaan ja ennakoimaan toimintaympäristön muutoksia ja sovittamaan tavoitteet kaupunkiseudun kontekstiin. Alla luetellut ympäristötavoitteet ovat olleet suunnitelmalle asetettujen päätavoitteiden ohella kriteereinä arvioitaessa suunnitelman onnistumista sen valmistelun eri vaiheissa.

6.2.1 Ilmasto

Suomi on hyväksynyt [Pariisin ilmastopöimöksen](#), jonka tavoitteena on rajoittaa ilmaston lämpeneminen reilusti alle kahden asteen ja pyrkiä toimiin, joilla lämpeneminen pysyisi alle 1.5 celsiusasteessa esiteolliseen aikaan verrattuna. Sopimuksella pyritään kääntämään kasvihuonekaasupäästöt laskuun mahdollisimman pian sekä tavoitellaan ilmastoneutraaliutta vuosisadan puoleenväliin mennessä. Hallitustenvälisen ilmastomuutospaneelin [IPCC:n kuudennen arviointiraportin](#) mukaan ihmisen toiminta on jo aiheuttanut ennennäkemättömän laajoja ja nopeita muutoksia ilmastossa. Pariisin sopimuksen 1,5 sekä 2 asteen lämpenemisen raja tullaan todennäköisesti ylittämään tällä vuosisadalla, mikäli päästöjä ei onnistuta merkittävästi leikkaamaan tulevina vuosikymmeninä.

Euroopan Unionin tavoitteena on 55 % päästövähennys vuoteen 2030 mennessä sekä ilmastoneutraalisuus vuoteen 2050 mennessä ((EU) 2021/1119). Ilmastositoumusten ja kestävän kehityksen tavoitteiden toteutumista edistetään [Euroopan vihreän kehityksen ohjelmassa](#). Euroopan komissio antoi kesällä 2021 sarjan 'Fit for 55' lakiehdotuksia, joilla vuoden 2030 päästötavoitteet voitaisiin saavuttaa. Valmiuspaketti päivittää EU:n ilmaston, energian ja liikenteen lainsäädäntöä.

Pääministeri Sanna Marinin hallituksen ohjelmassa (VN 2019:31) Suomi tavoittelee hiilineutraalisuutta vuoteen 2035 mennessä ja hiilinegatiivisuutta pian sen jälkeen. Tavoitteen saavuttamiseksi kansallista ilmastolakia on uudistettu ja lain ohjausvaikutusta vahvistettu. Päivitetty laki (423/2022) sisältää uuden tavoitteen vuodelle 2050, sekä hiilineutraalispolkua vastaavat päästövähennystavoitteet vuosille 2030 ja 2040 sekä tavoitteen nielujuen vahvistamisesta. Ilmastolain suunnittelujärjestelmä laajennetaan uudistuksen myötä koskemaan myös maankäyttösektoria.

Ilmastolaki velvoittaa myös kunnat laatimaan ilmastosuunnitelman yksin tai yhdessä alueen muiden kuntien kanssa (EV 210/2022 vp). Ilmastosuunnitelman tulee sisältää muun muassa tavoitteen kasvihuonekaasujen päästöjen vähentämisestä kunnassa sekä toimet, joilla päästöjä vähennetään. Kunta voi asettaa myös sopeutumiseen ja nieluihin liittyviä tavoitteita ja toimia.

Valtioneuvosto teki toukokuussa 2021 periaatepöätöksen [Fossiilitöman liikenteen tiekartasta](#), jossa linjataan keinot kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjuen vähentämiseksi. Suunnitelman tavoitteena on puolittaa liikenteen päästöt vuoteen 2030 mennessä ja saavuttaa nollapäästöinen liikenne vuoteen 2045 mennessä. Tiekartan yhtenä tavoitteena on myös, ettei henkilöautoilla ajettujen kilometrien määrä enää 2020-luvulla kasva.

Uudenmaan maakunnan tavoitteena on hiilineutraalisuus vuoteen 2030 mennessä. Maakunnan ilmastotyön painopisteet on linjattu [Hiilineutraali Uusimaa 2030 -tiekartassa](#). Näistä Ilmastoviisas maankäyttö ja rakentaminen sekä Älykäs ja päästötön liikkuminen kokoavat keskeiset MAL-työhön linkittyvät toimintalinjaukset maakunnan ilmastotyössä.

Myös useat Helsingin seudun kunnista ovat sitoutuneet hiilineutraalisuuteen vuoteen 2030 tai 2035 mennessä tai asettaneet muita ilmastotavoitteita.

Valtion, Uudenmaan ja Helsingin seudun kuntien hiilineutraalisuustavoitteet ovat toimineet lähtökohtana seudun MAL-työn päästövähennystavoitteiden ja tavoitetasojen valmistelussa.

6.2.2 Yhdyskuntarakenne ja rakennettu ympäristö

Laajasta maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) uudistamishankkeesta toteutuu rakentamislaki, joka tulee voimaan 1.1.2025. Laki tuo ilmastonmuutoksen torjunnan osaksi rakentamisen lainsäädäntöä. Lain tarkoitus on myös sujuvoittaa rakentamista, vauhdittaa kiertotaloutta ja digitalisaatiota ja parantaa rakentamisen laatua. Maankäytön suunnittelujärjestelmä jää toistaiseksi nykyiselleen. Lisätietoa maankäyttö- ja rakennuslain kokonaisuudistuksesta löytyy [valtioneuvoston hankeikkunasta](#).

Uudet [valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet](#) tulivat voimaan vuonna 2018. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ovat osa maankäyttö- ja rakennuslain mukaista alueidenkäytön suunnittelujärjestelmää. Alueidenkäyttötavoitteet ovat tärkeä lähtökohta myös MAL 2023 -suunnitelman valmistelulle. Tavoitteissa korostetaan kaupunkiseutujen roolia ilmastonmuutoksen hillinnässä ja sopeutumisessa, elinympäristön turvallisuuden ja terveellisyyden edistämässä, sekä luonto- ja kulttuuriympäristöjen kestävässä käytössä.

[Uusimaa 2050 -kaavan](#) kokonaisuus on saanut lainvoiman korkeimman hallinto-oikeuden päätöksellä 13.3.2023. Kaava sisältää kolme oikeusvaikutteista vaihemaakuntakaavaa, joista yksi on Helsingin seudulle. Uusimaa-kaavaa on laadittu Helsingin seudun MAL-suunnitelman kanssa rinnakkain ja vuorovaikutuksessa, mistä johtuen Uusimaa-kaavan ja MAL-suunnitelman ratkaisut ovat samansuuntaisia. Uusimaa 2050 -kaavan päätavoitteet ovat:

- kasvun kestävä ohjaaminen ja alueiden välinen tasapaino
- ilmastonmuutokseen vastaaminen sekä luonnonvarojen ja luonnon kestävä käyttö
- hyvinvoinnin ja vetovoimaisuuden lisääminen
- kestävä kilpailukyky.

MAL-suunnittelu ei kuulu lakisääteiseen alueidenkäytön suunnittelujärjestelmään. Hyväksytty MAL-suunnitelma on poliittinen tahdonilmaus siinä esitettyjen asioiden toteuttamiseksi. Kuntakaavoituksessa ja maakuntakaavoituksessa huolehditaan monista kysymyksistä, joita MAL-suunnittelussa ei ole otettu huomioon tai jotka on käsitelty yleispiirteisesti. Tällaisia asioita ovat mm. yritystoiminta, palvelut, viheryhteydet, luontoarvot, kulttuuriympäristöjen säilyttäminen ja ympäristöterveyskysymykset.

6.2.3 Ihmisten terveys, elinolot ja viihtyvyys

Ilmansuojelulla pyritään takaamaan puhdas ja terveellinen ympäristö. Kansallinen ilmansuojelulainsäädäntö sisältää ilmanlaadulle asetetut raja- ja ohjearvot, sekä päästöjä rajoittavat säädökset.

Suomen ilmansuojelulainsäädäntö pohjautuu pitkälti Euroopan Unionin lainsäädäntöön. EU:n ilmanlaadun raja-arvot on pantu täytäntöön Valtioneuvoston asetuksella ilmanlaadusta (79/2017). Terveydellisten haittojen ehkäisemiseksi on annettu Valtioneuvoston päätös ilmanlaadun ohjearvoista (480/1996). Euroopan komissio antoi lokakuussa 2022 [ehdotuksen ilmanlaatudirektiivistä](#). Direktiiviehdotuksessa tiukennetaan ilmanlaatuvaatimuksia ja – tavoitteita, jotta ne olisivat lähempänä Maailman terveysjärjestö WHO:n syksyllä 2021 päivittämiä [ohjearvopitoisuuksia](#).

EU:n pitkän aikavälin tavoitteena on vähentää tieliikennekuolemien määrä nollaan vuoteen 2050 mennessä. Välitavoitteena on tieliikennekuolemien ja vakavien loukkaantumisten vähentäminen puolella vuoden 2020 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Myös [Suomen kansalliseen liikenneturvallisuusstrategiaan](#) on kirjattu vastaavat tavoitteet kaikille liikennemuodoille.

Meluntorjunnan keskeiset tavoitteet ja välineet on esitetty ympäristönsuojelulaissa (527/2014) ja -asetuksessa (713/2014). Valtioneuvoston päätös melutason ohjearvoista (993/1992) on annettu meluhaittojen ehkäisemiseksi ja ympäristön viihtyisyyden turvaamiseksi maankäytön, liikenteen ja rakentamisen suunnittelussa sekä rakentamisen lupamenettelyissä.

6.2.4 Kasvillisuus, eliöt ja luonnon monimuotoisuus

Suomea sitovat useat kansainväliset biodiversiteettisopimukset, joista keskeisimpänä [YK:n biodiversiteettisopimus \(CBD\)](#) sekä Euroopan Unionin tekemät linjaukset. [EU:n biodiversiteettistrategian](#) tavoitteena on, että Euroopan biologinen monimuotoisuus alkaa elpyä vuoteen 2030 mennessä. Euroopan unioni on viime vuosina pyrkinyt yhtenäistämään jäsenmaiden toimia biodiversiteetin vähenemisen pysäyttämiseksi. EU:n biodiversiteettistrategiaa tullaan toteuttamaan useiden vireillä olevien lakiuudistusten myötä ja niiden vaikutuksiin on hyvä varautua etukäteen. Käsittelyssä olevat lakiehdotukset sisältävät toimenpiteitä, jotka velvoittaisivat jäsenmaat tavoittelemaan luonnon monimuotoisuuden ja ekosysteemipalveluiden kokonaisuheikentymättömyyttä sekä palauttamaan heikentyneitä ympäristöjä luonnontilaisemmiksi. Uutta [kansallista luonnon monimuotoisuusstrategiaa ja toimintaohjelmaa](#) vuoteen 2035 valmistellaan parhaillaan.

Euroopan komissio on hyväksynyt [ehdotuksen luonnon ennallistamislaista](#) kesäkuussa 2022 ja jäsenmailla on lain voimaantulon jälkeen 2 vuotta aikaa tehdä oma suunnitelma tavoitteiden pääsemiseksi. Lakimuutoksilla voi olla suuri vaikutus siihen, miten maankäyttöä tulee jatkossa suunnitella; onko esimerkiksi metsien muuttaminen muuhun maankäyttöön sallittua tai aiheutuuko maankäytön muutoksesta kompensointivelvollisuus.

LULUCF-asetus määrittelee laskentasäännöt sille, miten maankäytön, maankäytön muutoksen ja metsänhoidon nielut ja päästöt huomioidaan EU:n ilmastotavoitteissa 2021–2030. Metsäkadosta, eli metsän siirtymistä toiseen maankäyttöön, sekä metsityksestä aiheutuvat päästöt ja nielut laskeaan kaudella täysimääräisenä. [Suomen LULUCF-sektori](#) oli vuonna 2021 ensimmäistä kertaa päästölähde, vaikka tavoitteena on ollut saada maankäyttösektorin hiilinieluista merkittävää tukea hiilineutraaliustavoitteen saavuttamiseksi. Metsäkadon hillitsemisellä voidaan tukea tavoitteen saavuttamista.

[Maankäyttösektorin ilmastosuunnitelmassa \(MISU\)](#) on ehdotettu maankäytön muutosmaksua kaikelle maankäytölle ja raivauksen luvanvaraisuutta. Suunnitelman tavoitteena on valmistella maankäytön muutosmaksun käyttöönottoa, arvioida maankäytön muutosta hidastavien toimien vaikuttavuus (ml. EU:n metsäkatoasetus) sekä arvioinnin pohjalta päättää maankäytön muutosmaksun käyttöönotosta sekä tarvittavista ohjaukeinoista (esim. lupamenettely). Valtioneuvosto on hyväksynyt ja antanut eduskunnalle selonteon maankäyttösektorin ilmastosuunnitelmasta 8. heinäkuuta

2022. Maankäyttösektorin ilmastosuunnitelma edistää osaltaan Suomen tavoitetta saavuttaa hiili-neutraalius vuoteen 2035 mennessä. Suunnitelmassa mainituilla toimenpiteillä odotetaan saatavan aikaan vähintään kolmen miljoonan hiilidioksidiekvivalenttonnin suuruinen ilmastovaikutus vuoteen 2035 mennessä. Suunnitelma kattaa maatalousmaiden hiilidioksidipäästöihin, metsiin, maan-käytön muutoksiin ja ilmastokosteikkoihin kohdistuvat toimenpiteet ja sisältää myös toteuttamis-suunnitelman sekä suunnitelman siitä, miten toimenpiteitä ja niiden vaikutuksia seurataan.

6.2.5 Vesistöt

Euroopan unionin vesidirektiivi (2000/60/EY) ja meristrategiadirektiivi (2008/56/EY) on Suomessa toimeenpantu lailla vesienhoidon ja merenhoidon järjestämisestä (1299/2004) ja siihen liittyvillä asetuksilla. Helsingin seudun kunnat ovat osa Kymijoen-Suomenlahden vesienhoitoaluetta, jolle on tehty direktiivin mukainen vesienhoitosuunnitelma. Uusin [suunnitelma](#) ja [toimenpideohjelma](#) on laadittu vuosille 2022–2027. Vesienhoidon tavoitteena on estää pinta- ja pohjavesien tilan heikkeneminen sekä pyrkiä kaikkien vesien vähintään hyvään tilaan. MAL-suunnittelun tasolla huolehditaan toimintojen sijoittumisesta vesiensuojelun kannalta suotuisasti sekä annetaan suosituksia tarkemman tason suunnitteluun.

Merenhoidon tavoitteena on meriympäristön hyvä tila rantaviivasta talousvyöhykkeen ulkorajalle saakka. [Suomen merenhoitosuunnitelman toimenpideohjelmassa 2022–2027](#) on tunnistettu meren tilaa parantavia toimia. Ohjelmassa nostetaan esiin mm. kestävien kulkumuotojen edistämisen ja hulevesien hallinnan merkitys vesistöjen mikroroskakuormituksen vähentämisessä. Tieliikenteen typpipäästöjen vähentämiseksi olemassa oleva normisääntely ja liikenteen ympäristöstrategian linjausten täysipainoinen toteuttaminen katsotaan ohjelmassa riittäväksi.

Taulukko 4: MAL 2023 -suunnitelman vaikutusten arviointia ohjaavat ympäristötavoitteet

Ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen
<p>Ilmanlaatu:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Valtioneuvoston asetus ilmanlaadusta (79/2017) • Valtioneuvoston päätös ilmanlaadun ohjearvoista (480/1996) • Maailman terveysjärjestö WHO:n kansainväliset ilmanlaadun ohjearvopitoisuudet (2021) <p>Melu:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Valtioneuvoston päätös melutason ohjearvoista (993/1992) <p>Turvallisuus:</p> <ul style="list-style-type: none"> • EU:n tieliikenteen poliittiset suuntaviivat ja tieliikennekuolemien nollavisio • Vallettan julistus tieliikenneturvallisuuden parantamisesta (29.3.2017) • Liikenneturvallisuusstrategia 2022–2026 <p>Ihmisten terveys, elinolot ja viihtyvyys:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Valtioneuvoston päätös valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista (14.12.2017) • EU:n toimintasuunnitelma "Kohti ilman, veden ja maaperän saasteettomuutta"
Maaperään ja vesiin
<p>Suomessa vesiensuojelua ohjaavat kansalliset ohjelmat ja strategiat sekä lainsäädäntö, mm.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Laki vesien- ja merenhoidon järjestämisestä (1299/2004) • Ympäristönsuojelulaki (2014/527) • Vesilaki (587/2011) • Suomen merenhoitosuunnitelma ja Kymijoen-Suomenlahden vesienhoitosuunnitelma 2022–2027
Ilmaston
<ul style="list-style-type: none"> • EU:n ilmastolaki ((EU) 2021/1119) sekä ilmastopoliittiset suuntaviivat ja tavoitteet • Kansallinen ilmastolaki (423/2022) • Fossiilittoman liikenteen tiekartta: Valtioneuvoston periaatepäätös kotimaan liikenteen kasvihuonepäästöjen vähentämisestä (2021) • Uudenmaan ja Helsingin seudun kuntien hiilineutraalisuustavoitteet • Valtioneuvoston päätös valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista (14.12.2017)
Kasvillisuuteen, eliöihin ja luonnon monimuotoisuuteen
<ul style="list-style-type: none"> • Biologista monimuotoisuutta koskeva yleissopimus (SopS 78/1994) • EU:n biodiversiteettistrategia vuoteen 2030 • Kansallinen biodiversiteettistrategia ja toimintaohjelma • Luonnonsuojelulaki (1996/1096)
Yhdyskuntarakenteeseen, rakennettuun ympäristöön, maisemaan, kaupunkikuvaan ja kulttuuriperintöön, sekä luonnonvarojen hyödyntämiseen
<ul style="list-style-type: none"> • Valtioneuvoston päätös valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista ja niihin liittyvät päätökset: <ul style="list-style-type: none"> o YK Kestävän kehityksen tavoitteet - Agenda 2030 o YK Habitat III – Uusi kaupunkikehitysohjelma o Maailman kulttuuri- ja luonnonperinnön suojelemista koskeva yleissopimus (SopS19/1987) o Euroopan rakennustaiteellisen perinnön suojelua koskeva yleissopimus (SopS 10/1992) o Eurooppalainen yleissopimus arkeologisen perinnön suojelusta (SopS 26/1995) o Eurooppalainen maisemayleissopimus (SopS 14/2006) • Valtioneuvoston periaatepäätös valtakunnallisesti arvokkaista maisema-alueista ja maisemanhoidosta (5.1.1995) • Valtakunnallisesti (RKY 2009) arvokkaat kulttuuriympäristöt RKY

7 Suunnitelman vaikutukset

MAL 2023- suunnitelman vaikutusten arvioinnin tuloksia kuvataan alla päämittareittain sekä suhteessa suunnitelman päätavoitteisiin. Arviointi antaa kokonaiskuvan MAL 2023 -suunnitelman vaikutuksista suhteessa vertailupohjaan sekä seudun nykytilaan. Vaikutusten arvioinnin tuloksia on kuvattu yksityiskohtaisemmin liitteissä (1, 2, 3). Liitteet ovat keskeinen osa vaikutusten arvioinnin kokonaisuutta ja niille on koottu tarkempaa tietoa muun muassa vaikutusten kohdentumisesta, arviointimenetelmästä ja jatkosuosituksista. SOVA-lain edellyttämien teemojen arvioinnista löytyy raportin tekstiä tarkempaa tietoa erityisesti liitteestä 1. Liitteiden sisältämät arvioinnit on tehty toisesta suunnitelmaluonnoksesta (VE2). Liitteen 1 mittarit ja arvioinnit on päivitetty vastaamaan suunnitelmaa lausuntokierroksen jälkeen.

7.1 Päämittareiden tavoitetasojen saavuttaminen

MAL-suunnitelman arviointikokonaisuudet tavoitetasoineen on esitetty kuvassa 17 yhdessä suunnitelman vaikutusten kanssa. Hyvinvoiva- ja Menestyvä -arviointikokonaisuuksien osalta kehitys on oikeansuuntaista. Hiilineutraalin Helsingin seudun tavoitetasojen saavuttamiseksi tarvitaan vaikuttavampia toimenpiteitä. Arviointikokonaisuuksien tavoitteiden saavuttamista on käsitelty tarkemmin luvuissa 7.2.1. (Hiilineutraali), 7.2.2. (Hyvinvoiva), ja 7.2.3. (Menestyvä) ja näihin liittyviä kokonaisvaikutuksia ja ristiriitaisia vaikutuksia luvussa 7.5.

Hiilineutraali-arviointikokonaisuudesta liikenteen päästövähennysten saavuttaminen on haastavaa. Liikenteen päästövähennys on merkittävä, mutta tavoitteeseen nähden täysin riittämätön. Päästöjen vähenemä on enimmäkseen MAL-suunnitelmasta riippumatonta. Asumisen kokonaisenergiankulutusta koskeva tavoite saavutetaan todennäköisesti jo vertailupohjassa, mutta MAL-suunnitelmalla voidaan kannustaa entistä merkittävämpään energiankulutuksen laskuun.

MAL 2023 -suunnitelman toimenpiteet ovat alueiden tasapainoisen kehityksen kannalta oikeansuuntaisia. Suunnitelman vaikutukset sijoittuvat mahdollistavan ja kannustavan välille. Vaikutusten toteutumiseen liittyy kuitenkin epävarmuuksia. Vaikka hyvinvoinnin voidaan seudulla olettaa lisääntyvän suunnitelman vaikutuksesta, monet toimet edellyttävät konkretisointia, erityisesti kuntatason suunnittelussa, mutta myös MAL-prosessissa.

Yhteiskuntataloudellisen tehokkuuden päämittarissa ollaan lähellä tavoitetasoa. Suunnitelman järjestelmätason hyöty-kustannussuhde saa arvon 0,97. Suurimmat hyödyt ovat seurausta joukkoliikenteen käyttäjille edullisemmista lipunhinnoista ja liikennejärjestelmän käyttäjien saamista matka-aikasäästöistä. Joukkoliikenteen käytön lisääntymisen myötä myös tieliikenteen ruuhkautuminen vähenee vertailupohjaan nähden, mikä mahdollistaa laaja-alaisten matka-aikasäästöjen toteutumisen.



Kuva 17. Arvioinnin tavoitetasot ja niiden saavuttaminen

7.2 MAL-suunnitelman päätavoitteiden saavuttaminen

7.2.1 Hiilineutraali: Helsingin seutu kasvaa vähentäen hiilidioksidipäästöjä tehokkaasti kestäväen yhdyskuntarakenteen, asumisen ja liikenteen keinoin.



Helsingin seudun kehitys on MAL-suunnitelmalle annetun hiilineutraaliustavoitteen kannalta selkeästi riittämätöntä. Liikenteen CO₂-päästöt laskevat noin puoleen vuoden 2005 tasosta ja vähemmän on pitkälti MAL-suunnittelusta riippumatonta. Suunnitelman toimenpiteillä päästöt vähenevät vain noin 3 %-yksikköä suhteessa vertailupohjaan. Raskaan liikenteen päästöjen osuus on vuonna 2040 lähes puolet liikenteen päästöistä seudulla. Päästötavoitteiden saavuttaminen edellyttääkin muutoksia raskaan liikenteen kalustossa ja käyttövoimissa sekä logistiikan tehostamista. Joukkoliikenteen päästöt vähenevät suunnitelman myötä hyvin, mutta niiden vaikutus jää kokonaiskuvassa pieneksi.

MAL-suunnitelman toimenpiteillä voidaan vaikuttaa vain rajallisesti henkilöautokannan uudistumiseen. Päästötavoitetta ei siten voida saavuttaa ilman henkilöautojen liikennesuoritteeseen vaikuttavia keinoja. Henkilöautolla ajettujen kilometrien määrä tulee vuoteen 2040 mennessä kasvamaan samassa suhteessa seudun väestönkasvun kanssa. Tämä on vastoin kansallisen tason tavoitetta siitä, ettei henkilöautosuorite enää kasva 2020-luvulla. Henkilöautosuoritteen kasvun taustalla on väestönkasvun lisäksi henkilöautoilun käyttökustannusten lasku vuoteen 2040 mennessä. Suoritteen kasvu lisää myös liikenteen energiantarvetta.

MAL-suunnitelmalle asetettu tavoite seudun asuinrakennusten kokonaisenergiankulutuksen laskusta voidaan saavuttaa, vaikka seutu kasvaa asuntotuotantotavoitteen mukaisesti. Vuosittainen ostoenergian tarve laskee noin 2 % vuoteen 2040 mennessä mikäli energiatehokkuustoimia ja lämmitystapamuutoksia toteutetaan nykytahdilla. MAL-suunnitelman toimenpiteet kannustavat ostoenergian tarpeen pienentämiseen.

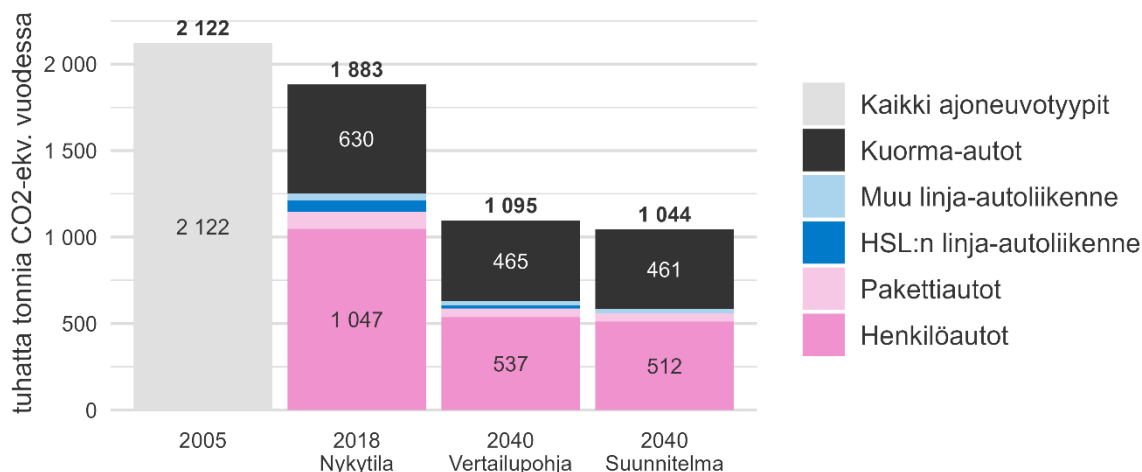
Helsingin seudun kasvu lisää painetta luonnonvarojen käytölle sekä maankäytön muutoksille. Suunnitelmassa seudun kasvua ohjataan nykyiseen rakenteeseen ja joukkoliikenteen kannalta kilpailukykyisille alueille, mikä tukee kestäväen liikkumisen edellytyksiä sekä

säästää luontoa rakentamiselta. Uudet asukkaat sijoittuvat enimmäkseen hyvin seudun keskuksiin sekä raideliikenteen ja muun joukkoliikenteen äärelle. Suunnitelma lisää kuitenkin paikoin ympäristöön kohdistuvaa painetta etenkin tiivistyvän kaupunkirakenteen sisällä.

Liikenteen CO₂-päästöt

MAL 2023 -suunnitelman tavoitteena on, että liikenteen CO₂-päästöt ovat lähellä nollaa vuoteen 2040 mennessä ja henkilöautoliikenteen päästöt vähenevät sopusoinnussa kansallisten päästötavoitteiden kanssa. Suunnitelman toimenpiteillä ei saavuteta asetettua tavoitetasoa. Seudun liikenteen CO₂-päästöt ovat laskeneet vuodesta 2005 nykytilaan noin 11 %. Vuoteen 2040 mennessä päästöjen on arvioitu laskevan noin puoleen vuoden 2005 tasosta. Liikenteen CO₂-päästöjen vähennys on merkittävä, mutta sillä ei saavuteta MAL-suunnitelman tavoitetta. Seudun CO₂-päästöjen vähenemä on pitkälti MAL-suunnittelusta riippumatonta ja heijastelee laajempaa, mm. ajoneuvokannan uudistumisesta seuraavaa liikenteen päästövähennyskehitystä. Suurin vaikutus seudun päästökemitykseen on kansallisilla ja EU-tason tason toimilla.

Moottoriajoneuvoliikenteen CO₂-päästöt kulkuneuvoittain Helsingin seudulla

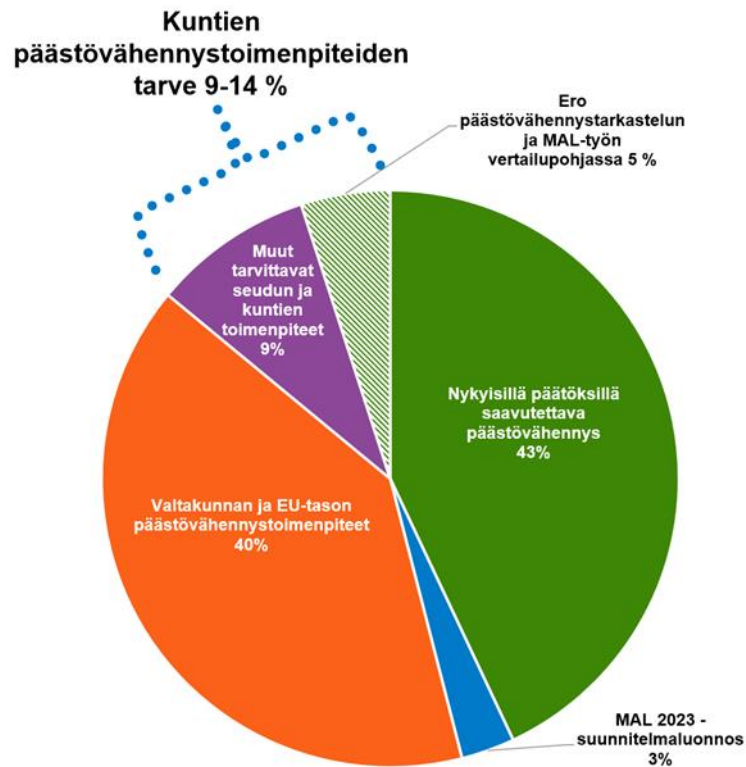


Kuva 18. Moottoriajoneuvoliikenteen CO₂-päästöjen nykytila ja kehitys vuoteen 2040 kulkuneuvoittain

Liikenteen CO₂-päästöt ovat MAL-suunnitelman toimenpiteillä noin kolme prosenttiyksikköä vertailupohjaa pienemmät. Suuria päästövähennyksiä voidaan saavuttaa toimenpiteillä, joilla edistetään puhtaamman teknologian käyttöönottoa. MAL-suunnitelmassa ajoneuvokannan uusiutumisen tueksi selvitetään ympäristövyöhykkeen vaiheittaista käyttöönottoa sekä jakeluverkon kehittämisen toimenpiteitä. Ympäristövyöhykkeiden käyttöönotolla voidaan nopeuttaa ajoneuvokannan uudistumista ja siten merkittävästi vähentää liikenteen CO₂-päästöjä ja lähipäästöjä. Vyöhykkeiden toteuttamisen vaikutukset riippuvat niiden lopullisesta järjestämistavasta, laajuudesta sekä käyttöönoton ajankohdasta. Vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluverkon riittävän laajuuden ja tehon varmistaminen tukee ajoneuvokannan uudistumista ja siirtymää vaihtoehtoisiin käyttövoimiin. Toimenpiteiden vaikutukset eivät näy mittarituloksissa, sillä MAL-suunnitelmassa niitä sitoudutaan vasta selvittämään.

Syksyn 2022 aikana laadittiin vaikutusarvio fossiilittoman liikenteen tiekartassa määritetyille toimenpiteille Helsingin seudulla. Skenaarioihin kuului fossiilisten polttoaineiden korvaamisen, ajoneuvokannan uudistamisen sekä tieliikenteen tehostamisen toimenpiteitä. Arviointimenetelmässä

huomioitiin muuttuva ajoneuvokanta, ajoneuvojen käyttövoimat sekä liikenteen kokonaissuorite kohdistettuna Helsingin seudulle. Kuvassa 19 esitetään skenaarioiden arvioidut vaikutukset päästöjen vähenemään. Vaikka kaikki politiikkatoimenpiteet toteutettaisiin, kuntien ja seutujen toimenpiteillä tulisi silti saavuttaa noin 9–14 % päästövähennykset vertailupohjasta riippuen. MAL-suunnitelman vertailupohjassa saavutetaan noin 48 % liikenteen CO₂-päästövähennykset vuoteen 2005 verrattuna. Päästöskenaariotyössä arvio päästövähennyksistä on 43 %.



Kuva 19. Helsingin seudun tieliikenteen päästövähennysskenaariot

WEM (With existing measures, Perusskenaario) sisältää seuraavat toimenpiteet

- Biopolttoaineiden jakeluvolvoite 34 % vuonna 2030 ja HE-luonnoksen mukaiset muutokset volvoitteeseen 2023–2030
- Biokaasu ja sähköpolttoaineet jakeluvolvoitteeseen
- Konversiotuki henkilöautoille
- Hankintatuki sähkö- ja kaasukäyttöisille pakettiautoille
- Hankintatuki sähkö- ja kaasukäyttöisille kuorma-autoille
- Ensirekisteröityjen henkilö- ja pakettiautojen CO₂-raja-arvot
- Etätyö
- HCT-kuljetukset ja logistiikan digitalisaatio

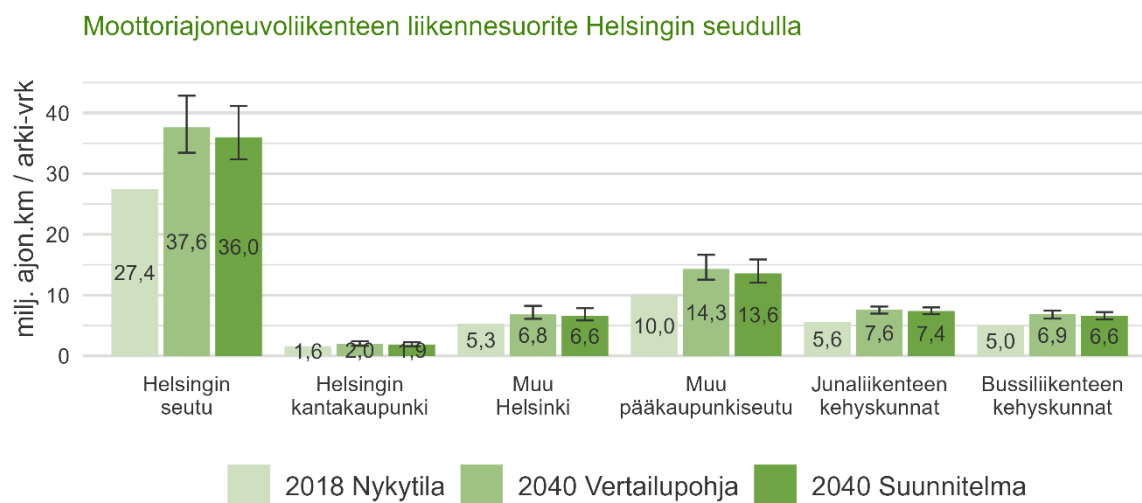
WAM (With additional measures, Poliittikkaskaenaario) sisältää seuraavat toimenpiteet

- Ensirekisteröityjen kuorma-autojen CO₂-raja-arvot
- MaaS-palveluiden täysi potentiaali
- 100 % uusiutuvaa polttoainetta vuonna 2045
- Romutuspalkkiokampanja
- EU Liikenteen päästökauppa

Kehittyneillä liikenteen hallinnan palveluilla voidaan tehostaa liikenneverkon käyttöä (ajoneuvotunnit vähenevät) ja vähentää ruuhkautumista, millä on oma vaikutuksensa myös CO₂-päästöihin. Liikenteen hallinta 2.0 -esisuunnitelman toimenpiteet ovat mukana MAL-suunnitelmassa. Niiden vaikutukset eivät näy mittarituloksissa, mutta esisuunnitelman omien vaikutusarviointien mukaan CO₂-päästöt voivat vähentyä vuonna 2030 parhaimmillaan 10 900 tonnia/vuosi (noin 1 % kokonaispäästöistä), mikäli palvelujen kattavuus on hyvä.

Liikennesuoritteeseen eli ajettujen kilometrien määrään vaikuttaminen on keskeinen keino vähentää liikenteen päästöjä sekä energiankulutusta liikenteen sähköistyessä. Tieliikenteen suorite kasvaa merkittävästi sekä vertailupohjassa että suunnitelmaluonnoksessa pääosin väestön kasvun seurauksena (kuva 20). Suoritteeseen kasvu on vastoin Fossiilittoman liikenteen tiekartassa linjattua kansallista tavoitetta, jonka mukaan henkilöautoliikenteen ajoneuvokilometrit eivät enää saisi kasvaa vuoteen 2019 verrattuna. Ajoneuvoliikenteen suoritteeseen pyritään vaikuttamaan pysäköinnin ohjaus- ja hinnoittelutoimin. Pysäköintipolitiikalla voidaan vaikuttaa huomattavastikin kulkumuotojakaumaan ja vähäpäästöisten ajoneuvojen käyttöön, mikäli sitä toteutetaan riittävän tavoitteellisesti. Toimenpiteelle ei suunnitelmassa ole määritelty seudullisia periaatteita, jolloin toteutustapa ja vaikuttavuus jäävät kuntien käsiin.

Liikenteen päästöjä voidaan vähentää myös vaikuttamalla kulkumuotojakaumaan. Kestävien kulkumuotojen osuus nousee suunnitelman toimenpiteillä selvästi, mutta muutoksen vaikutukset päästöjen vähenemiseen jäävät vähäisiksi.



Kuva 20. Moottoriajoneuvoliikenteen liikennesuorite Helsingin seudulla

Liikenteen päästövähennyksiä saadaan aikaan myös bussiliikenteessä. HSL:n strategiseksi tavoitteeksi on asetettu päästötön liikenne vuoteen 2035 mennessä. Päästötöntä liikennettä tavoitellaan pääosin bussiliikenteen sähköistämällä, jota edellytetään myös EU-tason sääntelyllä, sekä nostamalla siirtymävaiheessa biodieselin käytön osuutta. Nopea sähköistyminen yhdessä vanhoissa dieselbusseissa yleistyvän biodieselin käytön kanssa mahdollistaisivat päästötavoitteen saavuttamisen jo vuosikymmenen loppuun mennessä. Sähköistymiseen liittyy kuitenkin epävarmuuksia, kuten akkumateriaalien saatavuus, bussien kysyntä ja hintataso sekä energian hinnan muutokset.

Ennusteiden mukaan kuorma-autokannasta on vielä 90 % bensiini- ja dieselkäyttöisiä vuonna 2040. Päästötavoitteiden saavuttaminen edellyttääkin ennustetta nopeampia muutoksia raskaan liikenteen käyttövoimissa sekä logistiikan toiminnan tehostamista. Suurimmat päästövähennykset

saadaan aikaan vaihtoehtoisten käyttövoimien ja polttoaineiden käyttöä lisäämällä, mistä ratkaisut tehdään valtakunnallisella sekä EU-tasolla.

MAL-suunnitelmaan on kirjattu tavaraliikenteen päästövähennyksiin tähtääväksi toimenpiteeksi, että Helsingin seudun toimijat painottavat ympäristövaikutuksia kuljetusten ja palvelujen hankinnoissa ja kilpailutuksissa. Lisäksi kunnat ja kaupungit laativat ja toteuttavat citylogistiikan toimenpideohjelmia. Vuonna 2020 laaditun selvityksen mukaan (Tavaraliikenteen päästövähennyskeinot Helsingin seudulla) näillä toimenpiteillä voitaisiin päästä karkeasti arvioiden yhteensä noin 50 000 tonnin päästövähennykseen vuodessa (noin 5 % kokonaispäästöistä).

Liikenteen päästötavoitteen saavuttaminen on haastavaa, eikä suunnitelman toimenpiteillä päästä lähellekään tavoitetta. Merkittävien päästövähennysten saavuttaminen Helsingin seudulla edellyttäisi hyvin laajan toimenpideyhdistelmän toteuttamista. Tiivis maankäyttö mahdollistaa paremman joukkoliikenteen ja tukee siirtymää kestäviin kulkutapoihin. Yhdyskuntarakenteen kehittäminen vie kuitenkin aikaa ja toivotut vaikutukset saattavat syntyä vasta vuosien päästä. Ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi tarvitaan tehokkaita ja nopeita päästövähennystoimia.

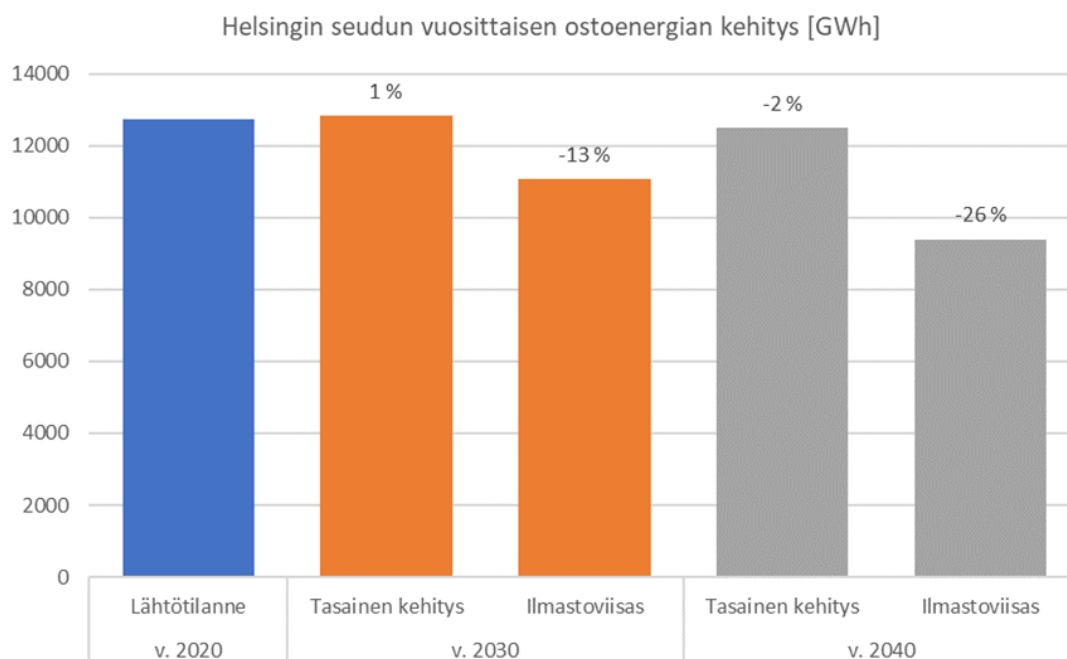
Liikenteen päästövähennystavoitteiden kannalta keskeisessä osassa on yksikköpäästöjen lasku. Sähkö- ja vähäpäästöisten ajoneuvojen osuuden kasvua tukevilla toimenpiteillä viedään seutua oikeaan suuntaan. Ajoneuvotekniikan kehitykseen liittyy kuitenkin merkittäviä epävarmuuksia biopolttoaine- ja akkumetalliresurssien sekä sähköntuotannon riittävyydestä. Päästöjen ja kulutuksen vähentämiseksi on otettava käyttöön tehokkaita toimenpiteitä myös autojen määrän ja liikennesuorituksen vähentämiseksi.

Seudulla olisi mahdollista harkita rajoituksia päästöjä aiheuttaville ajoneuvoille tai säädösten salissa ottaa käyttöön seudullinen tieliikenteen hinnoittelu, jonka ensisijaisena tarkoituksena olisi vähentää fossiilisia polttoaineista käyttävien autojen liikennettä. Päästötavoitteiden saavuttamiseksi tarvitaan laajaa yhteistyötä kaikkien niiden tahojen kesken, joilla on mahdollisuus vaikuttaa päästöjen vähentämiseen.

Asumisen CO₂-päästöt

MAL 2023 -suunnitelmassa tavoitetasona on asumisen kokonaisenergiankulutuksen väheneminen vuoteen 2040 kuntien omien hiilineutraaliustavoitteiden mukaisesti. Ostoenergian tarve seudulla oli vuonna 2020 noin 12 500 GWh (kuva 21). Jos energiatehokkuustoimia ja lämmitystapamuutoksia tehdään nykytahdilla, vuosittainen ostoenergiatarve laskee noin 2 % vuoteen 2040 mennessä. MAL-suunnitelmalle asetettu tavoite seudun asuinrakennusten kokonaisenergiankulutuksen laskusta voidaan siten saavuttaa, vaikka seudulla rakennetaan uudisasuntotuotantoa MAL-suunnitelman asuintuotantotavoitteen mukaisesti. Toki on huomioitava, että osa seudun kunnista tavoittelee nopeampaa ostoenergiankulutuksen laskua. Arvion mukaan seututasolla ostoenergiatarve ei silti juurikaan laske ennen vuotta 2040, jos energiantarvetta ei vähennetä nykytahtia nopeammin.

Ostoenergiankulutusta voidaan laskea seudulla nopeammin ja enemmän kuin nykytahtisilla toiminnoilla. Arvion mukaan seudulla on mahdollista päästä jopa 26 % pienempään vuosittaiseen ostoenergiatarpeeseen vuonna 2040 kuin vuonna 2020. Vaikuttavia keinoja ostoenergian tarpeen vähentämiseksi ovat rakennusten energiatehokkuuden parantaminen ja energiatehokas uudisrakentaminen sekä rakennusten lämmitysmuotojen muutokset – etenkin suorasta sähkö- ja öljylämmityksestä lämpöpumppeihin.

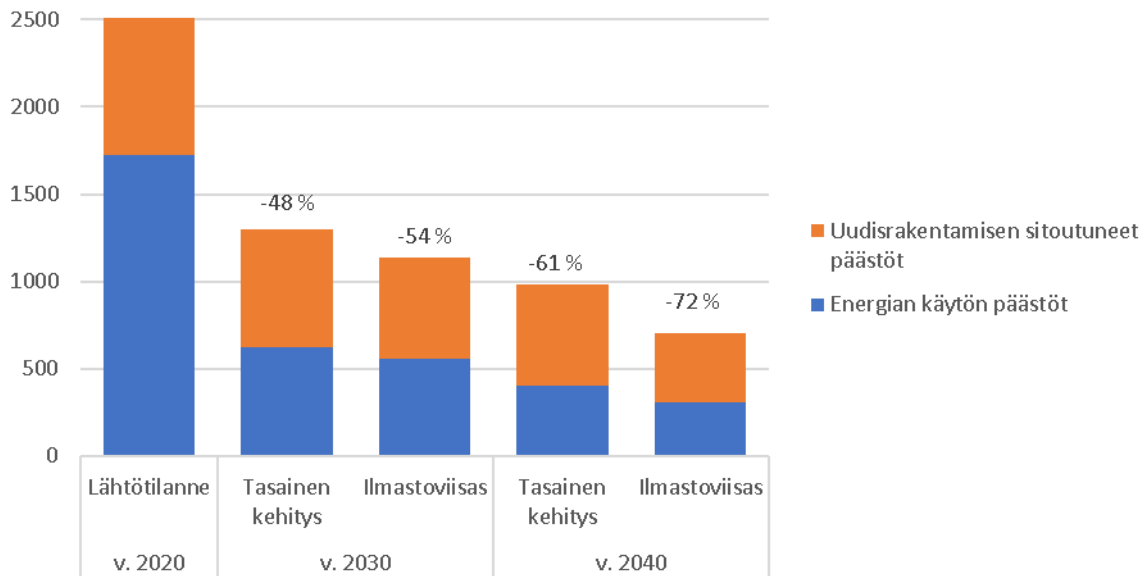


Kuva 21. Vuosittaisen ostoenergiatarpeen kehitys Helsingin seudulla 2020–2040

MAL 2023 -suunnitelman toimenpiteet kannustavat ostoenergian tarpeen pienentämiseen. Toimenpiteeksi on asetettu energiatehokkuustoimien vaikuttavuuden parantaminen niin, että ostoenergian tarve seudulla laskee nykyaikaa nopeammin. Toimenpiteen toteutuminen edellyttää, että seudulla tehdään entistä enemmän ja vaikuttavampia energiaremontteja nykyiseen rakennuskantaan, toteutetaan lain edellyttämää energiatehokkaampaa uudisrakentamista ja toteutetaan lämmitystapamuutoksia. Näistä tehokkain keino ostoenergian tarpeen vähentämiseen on energiatehokkuustoimien määrän lisääminen ja vaikuttavuuden parantaminen.

Tavoitteen toteutumiseen liittyy epävarmuutta, sillä seudun kuntien mahdollisuudet vaikuttaa toimenpiteisiin ovat rajalliset. Kunnat voivat edistää energiaremonttien määrää ja vaikuttavuutta lisäämällä neuvontaa, mutta taloyhtiöt ja muut toimijat ovat vastuussa näiden remonttien käynnistämisestä ja toteuttamisesta. Siten on tärkeää, että kunnat huomioivat energiantarpeen pienentämisen kaavoituksessa, joka on kuntien käsissä. Energiaremonttien toteuttamisessa keskeisessä roolissa ovat myös valtion energia-avustukset, joiden määrä, saatavuus ja kohdentuminen voivat vaikuttaa toteutettavien energiaremonttien määrään ja vaikuttavuuteen.

Seudun asumisen ja rakentamisen päästöihin vaikuttavat energiankulutuksen lisäksi energian päästökertoimet sekä rakentamisesta aiheutuvat päästöt. Nykyisellään energian käytön päästöt ovat suurin päästölähde vastaten noin 70 % seudun vuosittaisista kokonaispäästöistä (kuva 22). Sähkön ja kaukolämmön päästöjen odotetaan putoavan tulevaisuudessa nopeasti energiantuottajien pyrkimässä vähähiiliseen tuotantoon. Kaukolämmön päästökertoimen ennustetaan laskevan noin 80 % vuoteen 2030 mennessä. Pääasiassa kaukolämmön ja sähkön päästöjen vähenemisen myötä seudun asumisen ja rakentamisen kokonaispäästöjen ennakoituaan vähenevän noin 60–70 % vuoteen 2040 mennessä.



Kuva 22. Vuosittaisten kokonaispäästöjen kehitys vuosina 2020, 2030 ja 2040 [kt CO₂]

Tämä ei kuitenkaan tarkoita, ettei muita toimia tarvittaisi asumisen ja rakentamisen päästöjen vähentämiseksi tai että energiantuotannon vähähiilistyminen olisi muista toimista erillinen ilmiö. Erityisesti juuri ostoenergiatarvetta pienentämällä voidaan vähentää asumisen ja rakentamisen päästöjä, sillä se mahdollistaa osaltaan myös energiantuotannon vähähiilistämistä. Toisaalta asumisen ja rakentamisen päästöjä voidaan vähentää myös uudisrakentamisen päästöjä pienentämällä.

Rakentamisen päästövähennykset syntyvät enimmäkseen rakennusmateriaalien tuotannon vähähiilistymisestä. Nykytilanteessa uudisrakentamisen päästöt kattavat vain noin 25 % asumisen ja rakentamisen kokonaispäästöistä. Tulevaisuudessa uudisrakentamisen osuus päästöistä tulee kuitenkin kasvamaan energiantuotannon päästöjen vähentyessä. Vuosina 2030 ja 2040 uudisrakentamisen ja energiantuotannon päästöjen osuus asuinrakentamisessa jakautuu lähes tasan. Uudisrakentamisen päästöjä tullaan ohjaamaan kehittyvän lainsäädännön avulla, joka huomioi rakennuksen elinkaari- ja ympäristövaikutuksia paremmin. MAL-suunnitelma kannustaa lakia kunnianhimoisempiin päästövähennysratkaisuihin ja vähähiilisten materiaalien käyttöön. MAL-suunnitelma kannustaa myös puurakentamiseen, sillä nykytilanteessa puu on vähäpäästöisin rakennusmateriaali.

Resurssiviisas yhdyskuntarakenne

MAL 2023 -prosessissa on muodostettu maankäytön ensisijaisesti kehitettävät vyöhykkeet, joille uutta asuntotuotantoa ohjataan. Vuonna 2040 uusista asunnoista 94 % sijoittuu ensisijaisesti kehitettävien vyöhykkeiden sisään. Ensisijaisille vyöhykkeille sijoittuu yli 90 % asunnoista kaikissa seudun kunnissa bussiliikenteen kehyskuntia lukuun ottamatta. Ensisijaisten vyöhykkeiden ulkopuolelle on kohdistettu yksittäisiä asuntorakentamiskohteita, jotka nekin ovat usein vyöhykkeiden reuna-alueilla. Vyöhykkeiden sisään sijoittuu toisaalta hyvinkin erityyppisiä alueita, joilla joukkoliikenteen ja muiden kestävien kulkumuotojen houkuttelevuus vaihtelee. Vyöhykkeiltä löytyy sekä pääkaupunkiseudulla että KUUMA-kunnissa myös alueita, jotka sijaitsevat etäällä joukkoliikenteen runkoyhteyksistä ja tiivistä kaupunkirakenteesta.

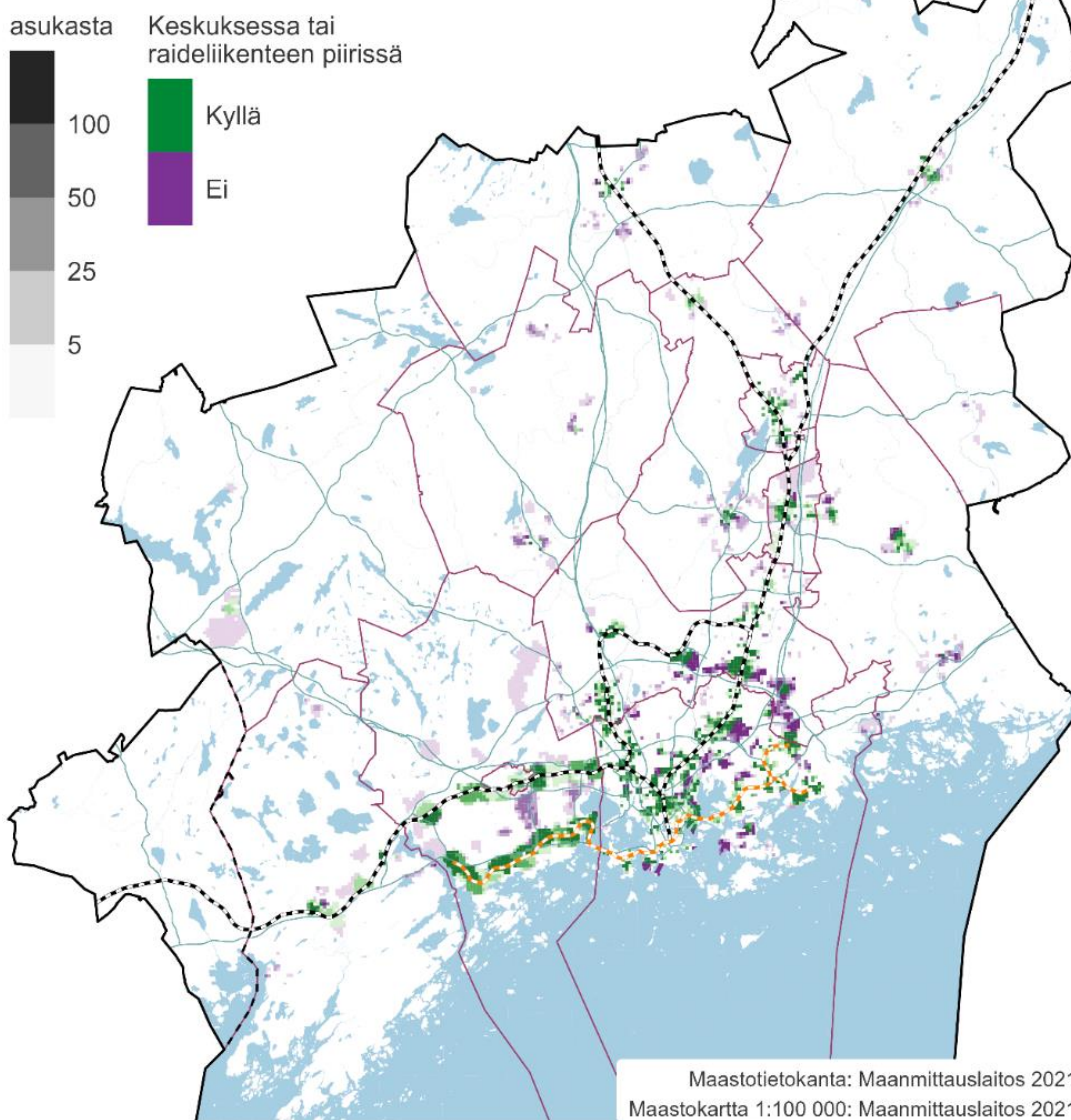
Luonnoksessa seudun kasvu ohjataan pääosin hyvin nykyiseen rakenteeseen ja joukkoliikenteen kannalta kilpailukykyisille alueille. Uudet asukkaat sijoittuvat enimmäkseen hyvin seudun

keskuksiin sekä raideliikenteen ja muun joukkoliikenteen äärelle (kuva 23). Vuonna 2040 uusista asukkaista 71 % sijoittuu keskuksiin ja raskaan raideliikenteen piiriin, kun nykyasukkaista samoilla alueilla on 56 %. Suunnitelmassa asumista on painotettu pikaratikoiden varteen niin, että kasvunustetta on pienennetty seudun keskusten ja raideliikenteen alueen ulkopuolelta.

Luonnonvarojen käyttöä lisää merkittävimmin seudun voimakas kasvu ja siitä seuraava tarve rakentaa asuntoja ja liikenneinfrastruktuuria. Suunnitelman ja vertailupohjan välillä ei ole olennaisia eroja asuinrakentamisen määrässä. Asuinrakentaminen keskittyy kummassakin pääkaupunkiseudulle. Liikennehankkeita sijoittuu suunnitelmassa myös pääkaupunkiseudun ulkopuolelle. Tiivistyvä yhdyskuntarakenteen säästää teknisiin verkostoihin tarvittavia materiaaleja ja maa-alaa. Samaan aikaan tiiviillä nykyiseen rakenteeseen ja joukkoliikenteeseen tukeutuvalla yhdyskuntarakenteella vaikutetaan ihmisten liikkumistarpeeseen ja liikennemuotojen valintaan.

Uusien asukkaiden sijoittuminen seudun keskuksiin ja raskaan raideliikenteen piiriin

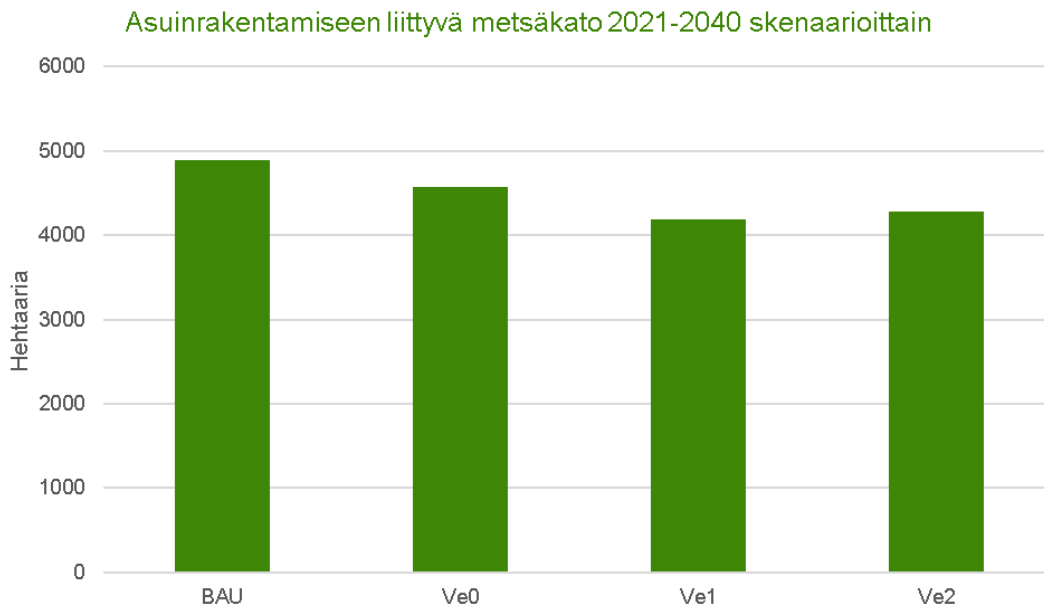
2040 Suunnitelma



Kuva 23. Uusien asukkaiden sijoittuminen keskuksiin ja raskaan raideliikenteen piiriin

Maankäytön vaikutukset hiilinieluihin ja -varastoihin

Ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi päästövähennysten rinnalla tulee huolehtia seudun hiilinielujen ja -varastojen turvaamisesta. Helsingin seutu kasvaa nopeasti vuoteen 2040, jolloin asuinrakentamiseen vaadittavan maa-alan tarve kasvaa. Seudun ydinalueille sijoittuvalla tiiviillä rakentamisella voidaan hidastaa metsäkatoa sekä mahdollistaa kestävää liikkumista. MAL-suunnitelman mukainen asuinrakentaminen vähentää metsäkatoa sekä nykykehitykseen että vertailupohjaan nähden. Suunnitelmassa metsäkatoa aiheutuu vuosina 2021–2040 hieman alle 4 300 hehtaaria, eli noin 6 prosenttia vähemmän kuin vertailupohjassa ja yli 12 prosenttia vähemmän kuin nykykehityksellä (BAU). Uuden asuinrakentamisen ohjaaminen ensisijaisesti kehitettävien vyöhykkeiden sisään aiheuttaa metsäkatoa selvästi vähemmän verrattuna vyöhykkeen ulkopuoliseen rakentamiseen. Seudun vuotuinen metsäkatoala säilyy kuitenkin maan keskiarvoa suurempana. Maankäytön vaikutuksia hiilinieluihin ja -varastoihin on arvioitu toisesta suunnitelmaversiosta (VE2). Maankäytön ja infra-hankkeiden suhteen ei ole tapahtunut merkittäviä muutoksia toisen suunnitelmaversioiden jälkeen.



Kuva 24. Asuinrakentamiseen liittyvä metsäkato skenaarioittain 2021–2040

Kestävien kulkutapojen osuus

Seudun kestävien kulkutapojen osuus nousee hieman vertailupohjassa sekä selkeästi MAL-suunnitelman toimenpitein. Erityisesti joukkoliikenteen osuus kasvaa. Merkittävin tähän vaikuttava toimenpide on joukkoliikenteen lipunhintojen alentaminen.

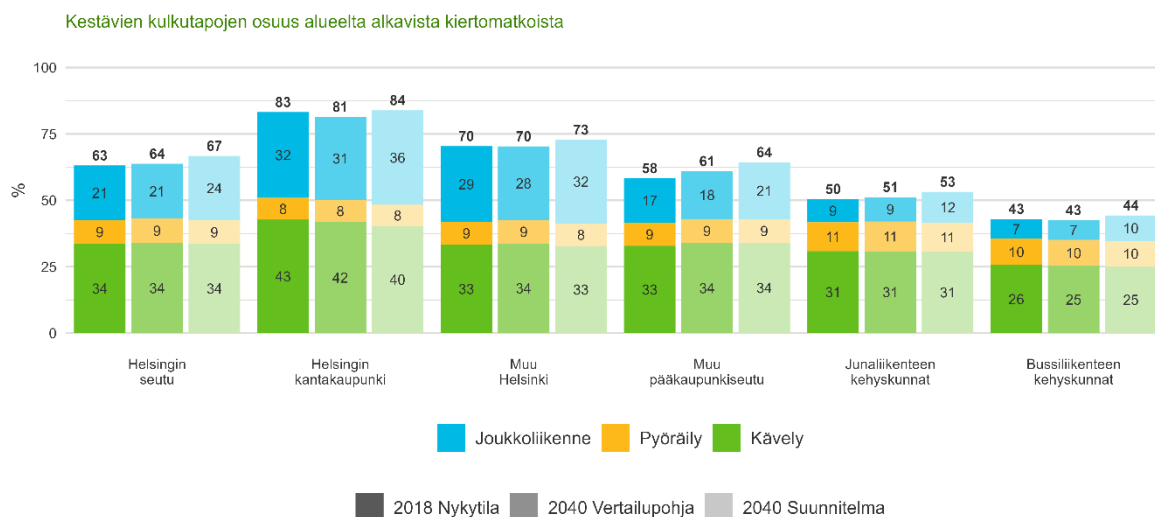
Nykytilaan verrattuna kasvu on suurinta Espoon, Kauniaisten ja Vantaan alueella. Herkkyystarkasteluiden perusteella arvioon liittyy kuitenkin suuria epävarmuuksia. Kestävien kulkutapojen osuus voi kaikissa kunnissa mahdollisesti myös vähentyä nykyisestä, mikäli yhdyskuntarakenne hajautuu ja autonomistus kasvaa. Toisaalta pienempi autonomistus, etätyön määrän kasvu sekä pienempi väestönkasvu voivat johtaa kestävien kulkumuotojen kulkutapaosuuden nousuun.

Muutokset ovat erittäin pieniä kävelyn ja pyöräilyn osalta. Pyöräilyn osuus on noin 9 % kaikista matkoista eikä vuoteen 2040 mennessä juurikaan muutu. Alueelliset erot pyöräilyn kulkutapaosuudessa ovat vähäisiä. Pyöräily on sekä nyt että tulevaisuudessa suosituinta junaliikenteen kehyskunnissa. Pyöräilyn pääverkon kehittäminen ei seututason ennusteessa suuresti lisää pyöräilyn

osuutta, mutta toimenpiteellä voidaan parantaa merkittävästi pyöräilyn edellytyksiä. Myös seudullisesti yhteisen kaupunkipyöräjärjestelmän toteuttaminen voi lisätä pyöräilyn houkuttelevuutta ja parantaa matkaketjujen sujuvuutta.

Kävelyn kulkutapaosuus kasvaa hieman nykytilasta vertailupohjaan ja pysyy samana vertailupohjasta suunnitelmaluonnokseen. Kävelyn kulkutapaosuus kasvaa nykytilaan verrattuna Espoossa, Kauniaisissa ja Vantaalla maankäytön tiivistymisen vuoksi. Muualla kävelyn kulkutapaosuus pysyy ennallaan tai vähän pienenee. Kävelyn osuus kasvoi huomattavasti COVID19-pandemian myötä. Mikäli etätyön määrä jää vuoden 2018 tasoa korkeammaksi, voidaan myös kävelyn osuuden olettaa pysyvän nykyistä korkeamana. MAL-suunnitelman toimenpiteenä on laatia ja toteuttaa seudullinen kävelyn edistämishjelma, jonka toimenpiteet voivat toteutuessaan osaltaan lisätä kävelyä ja parantaa liityntäkävelyn olosuhteita.

Joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus kasvaa suunnitelmaluonnoksessa laajasti koko seudulla sekä nykytilaan että vertailupohjaan nähden alempien lipunhintojen myötä. Nykytilasta vertailupohjaan joukkoliikenteen kulkutapaosuus laskee Helsingissä, mutta kasvaa Espoossa, Kauniaisissa ja Vantaalla mm. länsimetron jatkeen vuoksi. Suunnitelmassa kestävien kulkutapojen osuus kasvaa vertailupohjaan verrattuna erityisesti Vantaan ratikan varrella mutta myös laajemmin raiteiden varrella ja asemanseuduilla. Digiradan ja metron kulunvalvontajärjestelmän uusimisen toimenpiteet ovat välttämättömiä joukkoliikennejärjestelmän toimivuuden kannalta. Suunnitelman mukaan HSL:n jäsenkunnat varmistavat joukkoliikenteen taloudellisen kestävyuden ja kilpailukyyn. Nykyisen infra- korvausmenettelyn uudistaminen on tunnistettu keskeiseksi keinoksi varmistaa joukkoliikenteen taloudellinen kestävyys, mahdollistaa hyvä joukkoliikenteen palvelutaso ja sitä kautta varmistaa joukkoliikenteen kilpailukyky suhteessa henkilöautoliikenteeseen.



Kuva 25. Kestävien kulkutapojen osuus alueelta alkavista kiertomatkoista

Vaikutukset ympäristöön

MAL 2023 -suunnitelmassa maankäyttöä ja liikennehankkeita on pyritty tiivistämään nykyrakentamiseen, seudun keskuksiin ja raiteliikenteen varrelle. Ympäristön kannalta on yleisesti positiivista, että seudun kasvu keskittyy kaupunkialueille ja olemassa oleville asuinalueille, koska uusille alueille rakentaminen aiheuttaa aina väistämättä luonnon häviämistä, pirstaloitumista tai vähintään muuttumista. Silti myös nykyisillä kaupunkialueilla voi olla ympäristön ja luonnon

monimuotoisuuden kannalta merkittäviä arvoalueita. Arvioinnissa on pyritty tunnistamaan suunnitelmasta aiheutuvia riskejä rakennetun ympäristön arvoalueille, vesistöille sekä luonnon monimuotoisuudelle. Arvioinnin tulokset sekä jatkosuunnittelussa huomioitavat alueet on esitetty liitteen 1 arviointikorteilla.

Maisema-alueet ja rakennettu ympäristö

Luonnoksen mukaan toteutuva alueiden käytön tehostaminen vähentää tarvetta ottaa uusia laajempia alueita uuden maankäytön piiriin, jolloin haitalliset vaikutukset kohdistuvat pienemmille alueille ja paineet maisema-alueille ja rakennetun ympäristön arvokohteille vähenevät. Toisaalta rakennetuille ja tiivistyville alueille, kuten Kehä I:n sisäpuolelle, aiheutuu suurempia muutospaineita ja alueelle keskittyy runsaasti myös olemassa olevia maiseman ja erityisesti rakennetun ympäristön arvoja.

Pintavedet

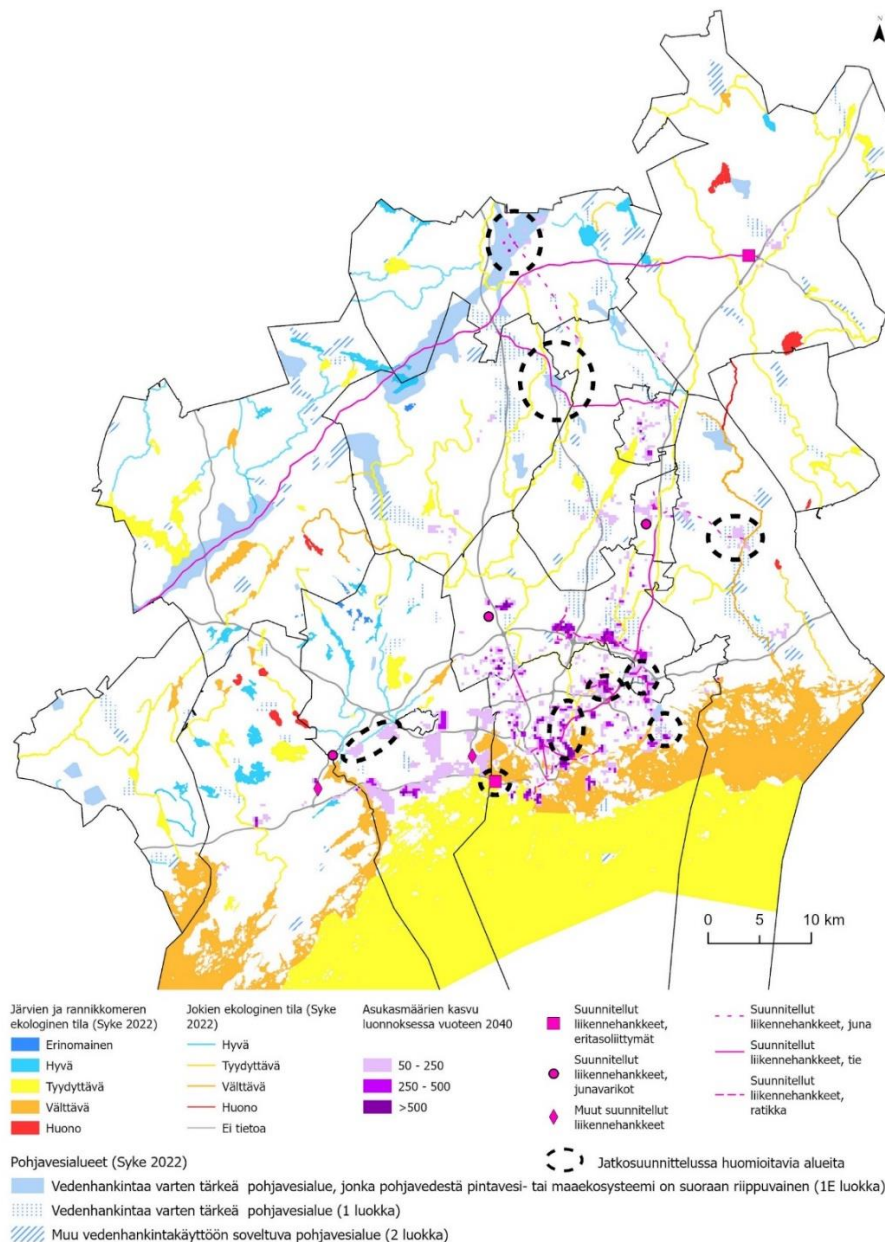
Pintavesivaikutusten osalta MAL-suunnitelman ja vertailupohjan välillä ei ole merkittäviä eroja. Suurimmat asukasmäärien muutokset keskittyvät Länsiväylän varteen, Helsingin keskustan ympäristöön, Jätkäsaareen, Hernesaareen ja Sörnäinen – Kalasatama -alueille, Malmin ympäristöön sekä Vantaalla Kehä III varteen mm. Hakunilan, Kuninkaalan ja Veromiehen alueille. Suunnitelmassa asukasmuutos on hieman pienempi vertailupohjaan nähden Länsiväylän ympäristössä. Lisäksi tarkastelualueelle sijoittuu uusia liikennehankkeita, joissa on huomioitavia pintavesikohteita.

Rakentamisen aikaiset vaikutukset kohdistuvat ensisijaisesti rakennettavien alueiden lähivesistöihin ja rannikolle. Huomioitavia vesistökohteita ovat erityisesti Espoossa Espoonjoki, Helsingissä Koivusaarta ympäröivä merialue, missä rakentamiseen liittyy ruoppausta ja meritäyttöä, Vanhankaupunginlahti, Vantaanjoki ja pienvesistä Longinoja sekä Vantaalla Keravanjoki. Maankäytön muutokset voivat lisätä rannikkoalueen pintavesiin kohdistuvaa hulevesikuormitusta.

Pohjavedet

Asutuksen ja liikennehankkeiden vaikutukset ja riskit pohjavedelle kohdistuvat pääasiassa jo rakennetuille pohjavesialueille, joista monet ovat jo nykyisellään riskialueita. Vedenhankintaa varten tärkeille pohjavesialueille sijoittuvat liikennehankkeet vt 25 Hanko-Mäntsälä, Keski-Uudenmaan pohjoinen logistiikkayhteys sekä Pasila-Riihimäki vaihe 3. Näistä vt 25 Hanko-Mäntsälä on olemassa olevan tieosuuden parannushanke, eivätkä pohjavesivaikutukset siten olennaisesti muutu nykytilanteeseen verrattuna. Keski-Uudenmaan pohjoinen logistiikkayhteys lisää liikennettä useilla pohjavesialueilla, jolloin mahdolliset vaikutukset sekä riskit hankealueen pohjavesialueisiin lisääntyvät. Hanke sijoittuu osittain Teilinummen vedenhankintaa varten tärkeälle pohjavesialueelle. Pasila-Riihimäki vaihe 3 sijoittuu Hyvinkään pohjavesialueelle, mikä voi jonkin verran lisätä pohjavesialueen päästöriskiä. Myös hankkeiden rakennusvaiheisiin liittyy lisääntyvä päästöriski, kun rakentamista tehdään pohjavesialueilla.

Asukasmäärät kasvavat useilla pohjavesialueilla. Vantaan ratikka yhdessä asukasmäärien kasvun kanssa luovat painetta pohjavedelle etenkin Vaaralan, Rajakylän ja Jakomäen alueilla, jossa sijaitsee riskipohjavesialueeksi luokiteltu Fazerilan pohjavesialue. Rautatiehankkeiden ja asukasmäärien kasvun yhteisvaikutuksesta johtuvaa painetta sijoittuu myös Hyvinkään pohjavesialueelle sekä Sipooseen Nikkilän ja Nordanan pohjavesialueille. Helsingissä asukasmäärän kasvu luo painetta etenkin Vuosaaren ja Vartiokylän pohjavesialueilla. Tarkastelualueella on lisäksi useita muita pohjavesialueita, joilla asukasmäärien kasvu lisää painetta pohjavedelle. Uusien asukkaiden ja liikennehankkeiden sijoittuminen suhteessa pinta- ja pohjavesiin on esitetty kuvassa 26.



Kuva 26. Pinta- ja pohjavesistöt

Suojelu- ja virkistysalueiden sekä ekologisten yhteyksien tarkastelu

MAL 2023 -suunnitelma ottaa suojelu- ja virkistysalueet pääasiassa hyvin huomioon, mutta ekologisten yhteyksien ja ekologisen verkoston ydinalueiden osalta suunnitelma sisältää paikallisesti suuria heikennyksiä. Rata- ja väylähankkeita on suunniteltu suojelu- ja virkistysalueiden läheisyyteen ja paikoittain myös niiden sekä ekologisten yhteyksien ja viheryhteystarpeiden läpi. Suurin osa hankkeista on olemassa olevien teiden ja ratojen parannuksia tai hankkeita kaupunkialueilla, jolloin suojelu- ja virkistysalueisiin sekä ekologiseen verkostoon kohdistuvat vaikutukset ovat yleensä vähäisempiä kuin hankkeissa, joissa suunnitellaan täysin uutta tie- tai ratalinjausta rakentamattomaan tai löyhästi rakennettuun maisemaan. Esimerkiksi estevaikutuksia eliöiden liikkumiselle syntyy tällöin yleensä vähemmän. Kaupunkialueilla esiintyy kuitenkin usein tärkeitä ekologisia yhteyksiä ka-peissa viheraluekäytävissä, joihin kaupunki- ja taajama-alueiden liikennehankkeet voivat vaikuttaa merkittävän haitallisesti.

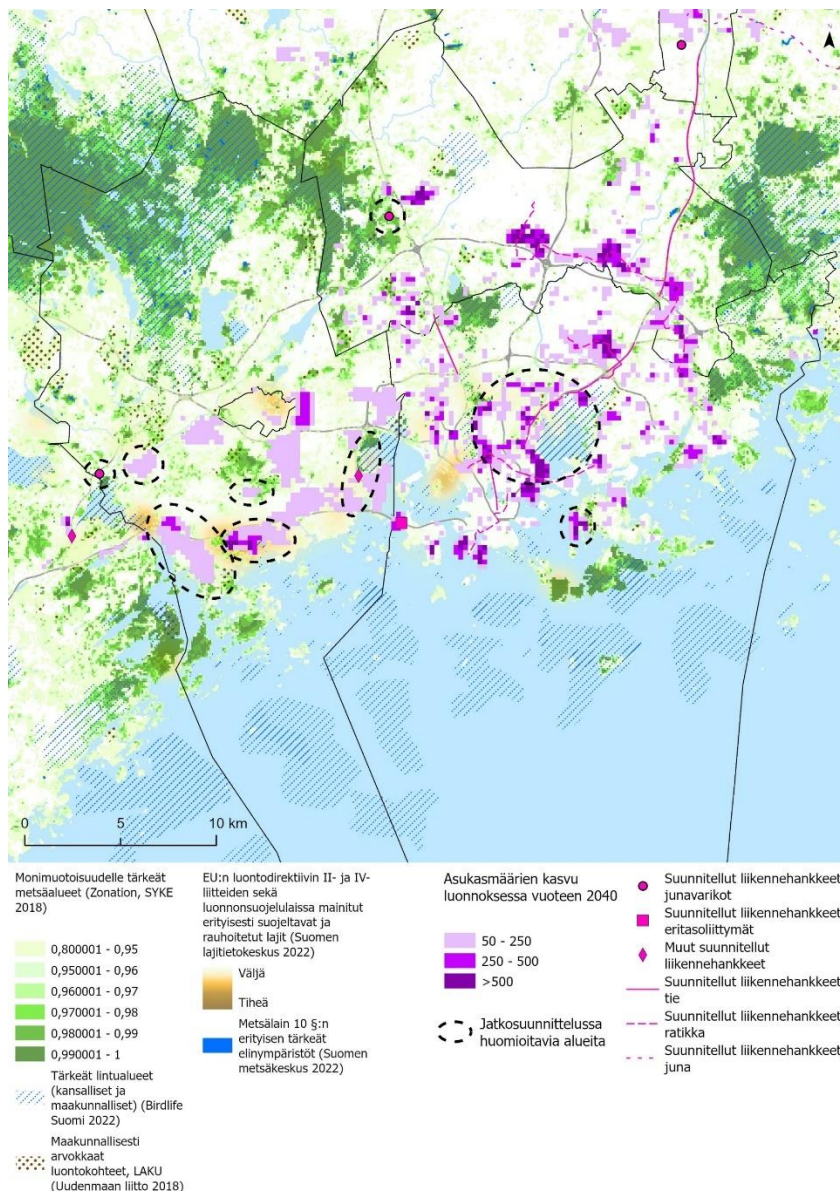
Asukasmäärien kasvu kohdistuu eniten alueille, jotka ovat jo rakennettuja ja suunnitelmassa on myös useita alueita, joilla asukasmäärän kasvu on vähäisempää verrattuna vertailupohjaan. Asukasmäärien kasvu vaikuttaa eniten olemassa oleviin, erityisesti kaupunkirakenteen keskellä ja lähellä sijaitseviin suojelu- ja virkistysalueisiin, kun virkistyskäyttöpaineen voidaan niiden osalta olettaa tulevaisuudessa kasvavan. Osa asukasmäärän kasvun alueista sijoittuu sekä vertailupohjassa että suunnitelmassa ekologisten ydinalueiden tai käytävien alueille ja niiden läheisyyteen. Toisaalta Vihdin Nummelassa, Kirkkonummen Sundsbergissa, Espoossa Kalajärvellä ja Viiskorvessa sekä Vantaalla Askistossa asukasmäärän kasvu on suunnitelmassa pienempää kuin vertailupohjassa, mikä vähentää painetta läheisille virkistys- ja suojelualueille.

Vaikutukset luonnon monimuotoisuuteen ja ekosysteemipalveluihin

MAL 2023 -suunnitelma sisältää vertailupohjaan verrattuna kohtalaisia riskejä luonnon monimuotoisuuden kannalta käytettyjen aineistojen perusteella. Luonnon kannalta on yleisesti positiivista, että asumisen kasvu keskittyy kaupunkialueille ja olemassa oleville asuinalueille. Olemassa olevilla kaupunkialueilla voi olla kuitenkin erityisesti ekosysteemipalveluiden ja tunnistetusti paikoittain luonnon monimuotoisuuden kannalta merkittäviä arvoalueita, joten tiivistymiskehitys ei ole pelkästään positiivista.

Merkittävimpiä vaikutuksia luonnon monimuotoisuudelle aiheuttavat liikennehankkeet ovat Kehä I:n Maarinsolmu sekä Rantaradan ja Kehäradan junavarikot. Muut tie- ja ratahankkeet, kuten Vantaan ratikka ja uudet eritasoliittymät, sijoittuvat aineistojen perusteella luonnon monimuotoisuuden kannalta alueille, joiden monimuotoisuusarvot eivät ole mittavia.

Asukasmäärien kasvun sijaintialueet ovat suunnitelman ja vertailupohjan välillä melko samankaltaisia ja ne sijaitsevat pääasiassa pääkaupunkiseudulla ja muiden kuntien kaupunkikeskustojen läheisyydessä. Suunnitelman asukasmäärien kasvun alueet ovat paikoittain selvästi vähentyneet vertailupohjaan nähden alueilta, jotka ovat tärkeitä luonnon monimuotoisuuden kannalta. Tällaisia alueita ovat esimerkiksi Espoon Kalajärven ja Viiskorven, Helsingin Vuosaaren, Vantaan Askiston ja Kirkkonummen Sundsbergin alueet. Suunnitelmassa ja vertailupohjassa on kuitenkin samoja asukasmäärän kasvun alueita, joilla luonnon monimuotoisuusarvot ovat korkeita ja monimuotoisuutta vähentävät vaikutukset ovat siten ilmeisiä. Tällaisia alueita ovat esimerkiksi Espoon Hannusjärven, Kaukalahden ja Finnoon alueet, Vantaan Kivistö sekä Helsingin Vanhankaupunginlahden ympäristö ja Laajasalo. Huomattava ero asukasmäärien muutosalueissa on niiden levittäytyminen laajemmalle Espoon eteläosissa, mikä voi osaltaan tuottaa haasteita erityisesti ekosysteemipalveluiden näkökulmasta ja oletettavasti hävittää runsaasti paikallista kaupunkirakenteen sisällä olevaa lähi-luontoa.



Kuva 27. Suunnitelman kokonaisvaikutukset luonnon monimuotoisuuteen ja ekosysteemipalveluihin

Sopeutuminen

Kaupungit ovat keskeisessä asemassa ilmastonmuutokseen sopeutumisessa. Seudulla tulee tulevaisuudessa varautua muun muassa helteisiin, merenpinnan nousuun, sään ääri-ilmiöihin, sateisuuden ja pilvisyyden kasvuun. MAL-suunnitelmassa voidaan välttää sijoittamasta asumista ja infrastruktuuria alueille, joissa niille saattaa aiheutua vahinkoa tai vaaraa muuttuvan ilmaston takia. Tulvariskialueille suunnitellut liikennehankkeet ja asukasmäärien kasvattaminen altistavat hankkeita ilmastonmuutoksen tuomille riskeille.

Suunnitelmassa tiivistyvää asutusta sijaitsee rannikolla meritulvan riskialueilla. Useissa seudun kaupungeissa asutusta sijaitsee myös vesistötulvan riskialueella. Tulvariskialueella asutusta on suunnitelmassa hieman enemmän kuin vertailupohjassa, etenkin Espoon alueella. Suunnitelmassa tiivistyvien asutuskeskusten kohdalla riski lämpösaarekeilmiöön sekä kaupunkitulviin kasvaa etenkin pääkaupunkiseudulla. Tulvariskialueille sijoittuu suunnitelmassa myös liikennehankkeita.

7.2.2 Hyvinvoiva: Helsingin seudun laadukas elinympäristö mahdollistaa hyvän ja onnellisen elämän kaikille asukkaille.



Helsingin seudun kehitys menee oikeaan suuntaan MAL-suunnitelmalle annetun hyvinvointitavoitteen kannalta.

Hyvinvoiva-tavoitteen toteutumista on arvioitu tasapainoisen kehityksen arviointikonaisuuden avulla, jossa arvioinnin painopisteet ovat asuinalueiden monipuolisuudessa ja laadussa sekä palveluiden saavutettavuudessa. MAL-suunnitelman keinovalikoiman toimista vahvin ohjausvaikutus Hyvinvoiva-tavoitteen saavuttamiseksi on valtion tukeman asuntotuotannon tavoitteella,

joka ohjaa ARA-tuotantoa seudun eri alueille, sekä suunnitelmassa nimettyjen raideliikenteen asemien perusparantamisella ja pikaratikkahankkeilla. Kuntien omalla suunnittelulla on ratkaiseva merkitys Hyvinvoiva-tavoitteen kannustavien ja mahdollistavien toimien toteutumisessa.

Suunnitelma kannustaa monipuolisen ja laadukkaan asuntotuotannon toteuttamiseen. Monipuolisin ja tasapainoinen väestörakenne saavutetaan alueilla, joiden asuntokannassa on monipuolisesti hallintamuotoja ja eri kokoisia asuntoja. Suunnitelman uuden asuntotuotannon sijoittuminen luo mahdollisuuksia olemassa olevien asuinalueiden uudistamiselle, palveluiden paremmalle saavutettavuudelle ja eriytymiskehityksen hillitsemiselle. Suunnitelmassa tunnistettuihin kaupunkiudistusalueisiin kannustetaan panostamaan erilaisilla asuntokannan monipuolistamiseen ja asuin ympäristön viihtyvyyteen liittyvillä hankkeilla.

Uuden asuntotuotannon myötä uudet asukkaat lisäävät osaltaan lähiluonnon käyttöpainetta ja julkisten palveluiden tarpeita. Kuntien omassa suunnittelussa tulee ottaa huomioon riittävät lähiluonnon ja palveluiden aluevaraukset sekä huomioida kaupunkivihreän lisääminen erityisesti täydentyvillä alueilla. Suunnitelman vaikutus lähiympäristön kunnossapitoon, siisteyteen ja koettuun turvallisuuteen on vähäinen. Ajonopeuksien laskemisella taajamissa sekä automaattisella liikennevalvonnalla on kohtuullisen hyviä vaikutuksia liikenneturvallisuuteen. Liikenteen melulle ja pienhiukkasille altistujien määrä sen sijaan kasvaa nykytilanteeseen verrattuna seudun asukasluvun ja liikennesuoritteiden kasvun myötä.

Päämittari: Alueellinen tasapainoinen kehitys

MAL-suunnitelman toimenpiteet vaikuttavat laajasti hyvinvoinnin eri osa-alueisiin ja ohjaavat kehitystä oikeaan suuntaan. Tavoitteen toteutuminen edellyttää kuitenkin toimenpiteitä myös muilla suunnittelutasoilla ja muilta toimijoilta. Hyvinvoiva-tavoitteen toteutumiseen liittyy täten epävarmuustekijöitä, jotka on tunnistettu MAL-suunnittelun yhteydessä. Ratkaisevassa asemassa ovat erityisesti kuntien omat ratkaisut asuntotuotannon ohjaamisessa ja eri tasoissa maankäytön ja liikenteen suunnitteluissa.

Hyvinvoiva-tavoitteen vaikutuksia on arvioitu neliportaisella asteikolla, jonka lisäksi on tunnistettu ristiriitaisia vaikutuksia. Tavoitteena on, että MAL-suunnitelma kannustaa alueiden tasapainoiseen kehitykseen. Kokonaisuutena suunnitelman vaikutusten on arvioitu sijoittuvan mahdollistavan ja kannustavan vaikutuksen välille. Suunnitelman toimenpiteistä vahva vaikutus on valtion tukemalla asuntotuotannolla, raideliikenteen asemien perusparantamisella ja joillakin pikaratikkahankkeilla.



Kuva 28. MAL 2023 -suunnitelman vaikutukset alueiden tasapainoiseen kehitykseen

Hyvinvoiva-päätavoitteen vaikutusten arvioimiseksi on käytetty alueiden tasapainoisen kehityksen arviointikokonaisuutta. Arviointikokonaisuuden keskeiset mittarit ovat asuinalueiden monipuolisuus, asuinympäristön laatu ja palveluiden saavutettavuus.

Asuinalueiden monipuolisuus

MAL-suunnitelman tavoitteena on, että Helsingin seudun eri osien omaleimaiset asuinalueet tarjoavat monipuolisia asumisen vaihtoehtoja. Seudun eri osissa asuinalueita kehitetään niiden omista lähtökohdista ja vahvuuksista käsin. Tulevan asuntorakentamisen sijoittuminen seudulla mahdollistaa tasapainottavan kehittämisen ja sosioekonomisesti heikompien alueiden asuntokannan uudistamisen. Seudun tasapainoiseen alueelliseen kehitykseen voidaan vaikuttaa myös saavutettavuutta parantavilla liikenneinvestoinneilla ja edistämällä kohtuuhintaista asumista tasapuolisesti seudun eri osissa.

MAL-suunnittelun yhteydessä seutua on tarkasteltu sosioekonomisen yhdistelmäindikaattorin avulla. Monipuolisin ja tasapainoisin väestörakenne saavutetaan alueilla, joiden asuntokannassa on monipuolisesti hallintamuotoja ja eri kokoisia asuntoja. Alueellista eriytymiskehitystä torjuvan tai korjaavan maankäytön ja asuntopolitiikan perusta on pyrkimys mahdollisimman monipuoliseen asuntokantaan sekä uusilla alueilla että vanhojen alueiden täydentymisessä. Asuinalueiden monipuolisen hallintamuotojakauman varmistaminen vaatii kunnilta pitkäjänteistä ja johdonmukaista asuntopolitiikkaa.

MAL-suunnitelman tavoitteena on monipuolinen ja riittävä asuntotarjonta seudulla. Suunnitelmassa laadukasta asumista Helsingin seudulla tavoitellaan huolehtimalla siitä, että eri puolilla seutua on tarjolla asumisvaihtoehtoja eri talotyypeissä, kokoluokissa ja hallintamuodoissa. Asuntokannan monipuolisuus ja asuttavuus edesauttavat sitä, että seudulta löytyy sopivia asumisen vaihtoehtoja myös seudun ikääntyvän väestön sekä kasvavan vieraskielisen väestön tarpeisiin. Monipuolinen asuntotarjonta seudun eri osissa on keskeinen tekijä Helsingin seudun asukkaiden hyvinvoinnin sekä seudun veto- ja pitovoiman kannalta.

Suunnitelmassa on tunnistettu, että erityistä huomiota tulee kiinnittää vanhoihin alueisiin, joiden asuntokanta on keskimääräistä yksipuolisempi. Tiivistävällä täydennysrakentamisella voi olla asuntokannan hallintamuotojakaumaa monipuolistavia tai yksipuolistavia vaikutuksia. Omistusasuntotuotannon riittävän osuuden varmistaminen täydennysrakentamisen alueilla on tärkeää eriytymiskehityksen ehkäisyn näkökulmasta. Lisäksi MAL-suunnitelmassa on tunnistettu erityisiä kaupunki-uudistusalueita, joiden kehittämisen erityistarpeita huomioidaan MAL-suunnitelman yhteydessä seudullisissa maankäytön, asuntopolitiikan ja liikenteen toimenpiteissä.

Alueiden monipuolistamisen näkökulmasta erityisesti valtion tukemalle tuotannolle määritellyn tavoitteen ohjaava vaikutus on vahva. ARA-tuotannon kohdistumiseen sekä tuotantotavoitteen toteutumiseen liittyy kuitenkin merkittäviä epävarmuuksia. ARA-vuokra-asuntojen keskittymiä voi edelleen syntyä eri syistä, esimerkiksi tonttikustannusten tai maanomistusolosuhteiden vuoksi. Mikäli ARA-vuokratuotannon tavoitteet eivät toteudu, sen suhteellinen osuus asuntokannassa pienenee. Tuetun asumisen asuntomarkkinoita vakauttava vaikutus saattaa jossain määrin pienentyä.

Vaikutus voi heijastua työvoiman saatavuuteen. ARAn pitkän korkotuen vuokra-asuntokanta saattaa pienentyä nykyisestä vanhan kannan poistuessa markkinoilta, vaikka tavoitteet saavutettaisiin.

Asuin ympäristön laatu

Asuin ympäristön laatu koostuu monista eri tekijöistä. Lähiluonnon säilyttäminen, viher- ja virkistysalueiden saavutettavuus, asuinalueiden terveellisyys, yleisten alueiden laatu, kunnossapito ja koettu turvallisuus ovat keskeisiä asuin ympäristön laadun tekijöitä. Ilmastonäkökulmasta varsin perusteltu yhdyskuntarakenteen tiivistämisen tavoite on jossain määrin ristiriidassa lähiluonnon säilyttämisen kanssa. Paineita voi olla uuden asuinrakentamisen sijoittamiselle olemassa oleville viheralueille. Kuntien jatkosuunnittelulla on suuri merkitys sille, miten ristiriitaiset tavoitteet saadaan yhteensovitetuksi siten, että asuin ympäristön laatu ei kärsi ja lähiviher ympäristön laatu ja saavutettavuus sekä tiivistyvien asuinalueiden yhteydet vihaverkostoon otetaan huomioon. Erityisesti tiivistyvässä asuin ympäristössä tulee kaupunkivihreää lisätä erilaisin keinoin.

Seudun tulevan kasvun ohjaamisella nykyisen kaupunkirakenteen sisään on myös ristiriitaisia vaikutuksia ympäristöterveyden ja etenkin liikenteestä tiiviillä kaupunkialueilla syntyvien haittavaikutusten myötä. Esimerkiksi liikenteen melualueilla ihmisten määrä kasvaa merkittävästi, samoin huonontuneesta ilmanlaadusta kärsivien ihmisten määrä väylien läheisyydessä. Ilmanlaatu- ja meluvaikutukset kohdistuvat hankalimpina vanhassa, korjaamattomassa rakennuskannassa asuviin asukkaisiin. Puuston suojavaikutevaikutus on erityisen tärkeä väylien läheisyydessä sijaitsevilla asuinalueilla, joilla on korjaamatonta vanhaa rakennuskantaa. Ilmanlaatu- ja meluvaikutuksista saattavat kärsiä suhteellisesti eniten seudun sosioekonomisesti heikommin menestyvät alueet, joilla rakennuskanta yleisesti on vanhaa ja korjausvelkaista.

Suunnitelmassa on tunnistettu seudulta kaupunki uudistus alueita, joille tulee kohdentaa erityisiä asuntokantaa monipuolistavia ja asuin ympäristön laatua parantavia toimenpiteitä. Suunnitelmassa on sovittu seudullisista kehittämisperiaatteista, jotka kannustavat monipuolisiin uudistuksiin näillä alueilla. Epävarmuutta uudistustoimien toteutumiseen luo rahoituksen epävarmuus sekä monitoimialaisen yhteistyön vakiintumattomuus, mitä alueiden kokonaisvaltainen ja pitkäjänteinen uudistaminen edellyttävät.

Joillakin MAL-suunnitelman investointiohjelmaan sisältyvillä liikennehankkeilla sekä muilla alueiden saavutettavuutta kestävin kulkumuodoin parantavilla toimilla on vaikutusta alueiden tasapainoiseen kehitykseen. Osa investointiohjelmaan sisältyvistä pikaraitiotie hankkeista parantaa merkittävästi seudun sosioekonomisesti heikommin menestyvien alueiden saavutettavuutta ja mahdollisesti myös alueiden vetovoimaa. Suunnitelmaan sisältyy toimenpidekokonaisuus raideliikenteen asemien kehittämiseksi ja kunnostamiseksi. Asemien parantamisella voi olla vahva vaikutus elin ympäristön laatuun näillä alueilla ja ne voivat toimia katalyyttinä alueiden laajemmalle kehitykselle.

Muilta osin suunnitelmaan sisältyvillä liikennejärjestelmää parantavilla toimilla ei ole vahvaa vaikutusta alueiden tasapainoiseen kehitykseen. Huolestuttava kehitys erityisesti palveluiden saavutettavuuden kannalta on, että saavutettavuusköyhien autottomien määrä ja osuus kasvavat merkittävästi vuoteen 2040 mennessä bussiliikenteeseen tukeutuvissa kehyskunnissa toisessa suunnitelmaluonnoksessa (VE2). Toisen suunnitelmaluonnoksen jälkeen suunnitelmaan lisätyllä lipputuella on kuitenkin positiivisia vaikutuksia saavutettavuuteen lipunhintojen alenemisen myötä.

Palvelujen saavutettavuus

MAL-suunnitelman vaikutus palvelujen tarjontaan, sijoittumiseen tai saavutettavuuteen on pääosin mahdollistava. Suunnitelma pyrkii turvaamaan palvelut varmistamalla riittävän väestöpohjan sekä uusilla että vanhoilla asuinalueilla. Suunnitelmassa on tarkasteltu peruspalveluja, kaupallisia

palveluja, vapaa-ajan palveluja, viihde- ja kulttuuripalveluja sekä palveluita, jotka ovat seudullisesti merkittäviä vetovoimakohteita. Vaikutusten arvioinnissa on verrattu suunnitelmaversioita olemassa oleviin palveluihin, jotta on pystytty tunnistamaan asuntotuotannon kohdistumisen vaikutuksia nykyiseen palveluverkkoon. Julkisten palveluiden palveluverkkosuunnittelu tapahtuu kunnissa ja vuoden 2023 alusta sosiaali- ja terveystieteiden sekä pelastustoimen osalta hyvinvointialueilla. Kaupallisten palveluiden osalta erilaiset palvelut eroavat toisistaan sekä tilatarpeiltaan, sijoittumislogiikaltaan että asiakkaiden asiointitiheyden kannalta.

Riippuen olemassa olevien palveluiden määrästä ja sijainnista MAL-suunnitelman vaikutukset voivat olla nykyisten palveluiden säilymistä tukevia tai osoittaa uusia palvelutarpeita, koska nykyisen palveluverkon kantokyky ei riitä vastaamaan asuntotuotannon tuottaman väestönlisäyksen palvelutarpeisiin. Arvio palveluiden kantokyvystä ja riittävydestä sekä riittävästä tonttivarannosta tehdään kunnissa.

Työmatkaliikenteen ohella vapaa-aikaan ja ostoksiin liittyvien palveluiden käyttö muodostaa merkittävän osan liikkumistarpeista ja siten myös henkilöautoliikenteen suoritteesta. Tämän takia on tärkeää, että arjessa käytettävät palvelut ovat helposti ja kestävästi saavutettavissa läheltä, keskustahakuisten palveluiden sijoituksessa keskustoihin ja joukkoliikennereittien varrelle. Kestävän ja sujuvan arjen kannalta monipuolisten palveluiden saavutettavuus myös ilman omaa autoa on keskeistä kaikkien ikäryhmien näkökulmasta.

Suunnitelman asuntotuotantotavoitteen ja julkisten lähipalveluiden toteuttamisen välillä on tunnistettu ristiriidan mahdollisuus. Varsinkin tiivistyville alueilla samoista rakentamisalueista kilpailevat asuntorakentamisen lisäksi myös erilaiset palvelut. Kuntien jatkosuunnittelulla on suuri merkitys sille, miten ristiriitaiset tavoitteet saadaan yhteensovitetuiksi siten, että palvelut ovat asukkaille hyvin saavutettavissa ja mahdollistavat hyvän arjen toteutumisen.

Erilaisten palveluiden paikalliseen saavutettavuuteen on erityisesti MAL-suunnitelman pikaratikkahankkeilla vahva vaikutus. Asukkaisiin nähden keskeisillä sijainneilla sijaitsevat vetovoimahankkeet mm. kaupunkiudistusalueilla mahdollistavat alueiden veto- ja pitovoimaisuuden kasvua. Vetovoimahankkeita ovat mm. erilaiset merkittävät liikunta- ja kulttuuripalvelut, joita käytetään myös kuntarajat ylittävinä seudullisina palveluina.

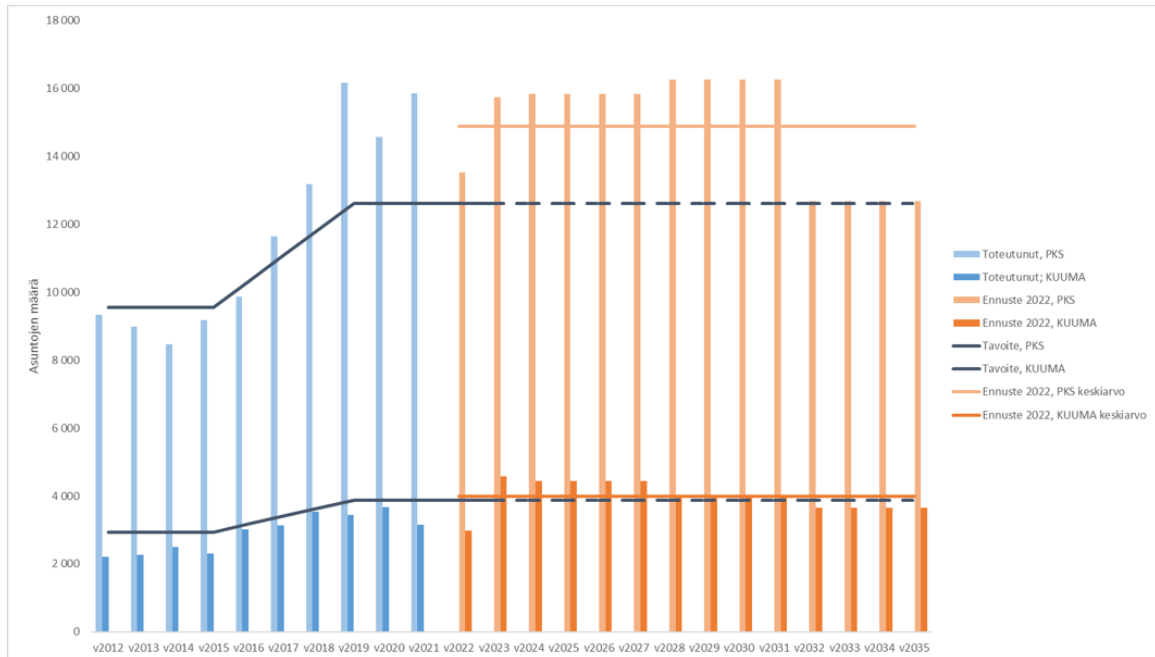
Seudun asuntotuotanto

MAL 2023 -suunnitelmassa seudun nykyisten ja potentiaalisten asukkaiden asumistarpeisiin vastataan riittävällä, laadukkaalla ja monipuolisella asuntotuotannolla. Asuntotuotannolla vaikutetaan suoraan eri väestöryhmien ja erilaisten asutokuntien mahdollisuuksiin asua seudulla ja valita tarpeita vastaavaa asumista.

Riittäväksi asuntotuotannon tasoksi on määritelty 16 500 asuntoa vuodessa. Tämä vuosituotanto riittää seudun ennakoitun väestönkasvun tarpeisiin, kun huomioidaan myös väestörakenteessa ja asumisväljyydessä tapahtuvat muutokset. Toki on huomattava, että seudun asuntotuotannon taso vaikuttaa myös osaltaan seudun väestönkasvuvauhtiin. Peilattuna kuntien asuntotuotantoennusteisiin, 16 500 asunnon vuosittainen tuotantotavoite on seudulla realistinen.

Seudullinen tavoite on jaettu kuntakohtaisiksi tavoitteiksi. Vaikka seudullinen tavoite on realistinen suhteessa asuntotuotantoennusteeseen, kuntien välillä on merkittäviä eroja siinä, kuinka ne ovat päässeet aiempiin asuntotuotantotavoitteisiinsa ja kuinka ne tulevat ennusteen mukaan saavuttamaan asuntotuotantotavoitteensa tulevaisuudessa. Joillekin seudun kunnille asuntotuotantotavoite

voi vaikuttaa korkealta, mikä saattaa lisätä painetta pyrkiä määrällisten tavoitteiden toteuttamiseen asuntotuotannon laadun kustannuksella. Tämä ei ole toivottava kehitys, etenkin kun seudun asuntotuotannossa ovat painottuneet viime vuosina pienet asunnot (erityisesti yksiöt), ja asuntojen keskipinta-ala on ollut seudulla laskussa (HSY, MAL-seuranta). Pienet asunnot ja asuntojen pieni koko kaikissa huoneistotyypeissä heikentävät asuntojen asuttavuutta vaikuttaen asukkaiden hyvinvointiin.



Kuva 29. Seudun asuntotuotannon toteuma vuosina 2012–2021 sekä tavoite ja ennuste vuosille 2022–2035

Pienten asuntojen suuren osuuden ja asuntojen keskipinta-alan pienenemisen lisäksi suurempien perheille sopivien asuntojen osuus asuntotuotannosta on ollut seudulla pieni. Selvitys seudun muuttoliikkeestä COVID-pandemian aikana osoitti, että lapsiperheet ovat muuttaneet osin tilantarpeen ja asumisen hinnan takia Helsingistä muulle pääkaupunkiseudulle ja pääkaupunkiseudulta myös jossain määrin KUUMA-kuntiin. Seudun olisi tärkeää tarjota monipuolisesti erilaisia asumisen vaihtoehtoja eri väestöryhmien tarpeisiin.

MAL 2023 -suunnitelmassa tavoitellaan monipuolista, laadukasta ja riittävää asuntotuotantoa. Suunnitelman vaikutus asuntotuotannon monipuolistamiseen on kuitenkin lähinnä kannustava, ja asuntotuotannon laadullinen ohjaus on seudun kuntien käsissä. Nykyisellään lähes kaikilla seudun kunnilla on laadulliseen ohjaukseen liittyviä tavoitteita ja sääntelyä. Tavoitteiden taso ja kohdentuminen kuitenkin vaihtelevat. Seudun monipuolisen asuntotuotannon toteutumisen kannalta on tärkeää, että kaikki seudun kunnat sääntelevät asuntotuotannon laatua. Muuten on riskinä, että seudun asuntokanta yksipuolistuu entisestään erityisesti hyvin saavutettavilla alueilla, jolle suuri osa seudun tulevasta asuntotuotannosta on suunnattu.

Suunnitelman tavoitteena on vaikuttaa asumisen hintatason kohtuullisuuteen. Suunnitelmassa määritellään tavoitteellinen valtion tukeman kohtuuhintaisen asuntotuotannon osuus kokonaistuotannosta (30 % vuosittaisesta asuntotuotannosta pääkaupunkiseudulla ja 20 % vuosittaisesta tavoitteesta KUUMA-kunnissa). Vaikka tavoite toteutuisi täysimääräisenä, ARA-vuokra-asuntojen osuus asuntokannasta saattaa pienentyä nykyisestä, koska ARA-asuntokantaa myös poistuu

markkinoilta. ARA-tuotantotavoitteen toteutumiseen liittyy merkittäviä epävarmuuksia, eikä tavoitteisiin ole viime vuosina päästy. Kehityksellä voi olla vaikutusta kohtuuhintaisen asumisen mahdollisuuksiin Helsingin seudulla pitkällä aikavälillä. Asumisen kohtuullisen hintatason turvaaminen olisi erityisen tärkeää pääkaupunkiseudulla, sillä asuntojen hinnat ja vuokrat pääkaupunkiseudulla ovat nousseet muuta seutua enemmän ja seudun sisäiset hintaerot ovat kasvaneet. KUUMA-kunnissa asumisen hintataso on noussut maltillisemmin, vaikka onkin muuta Suomea selvästi korkeampi. Myös asuntojen korjaus lisää nykyisten omistajien asumisen kustannuksia ja saattaa vaikuttaa vuokrien tasoon. Asumismenojen kasvulla on vaikutusta ihmisten hyvinvointiin.

Asuntotuotannon määrään ja monipuolisuuteen liittyvät toimenpiteet kohdistuvat koko seutuun, mutta painottuvat ensisijaisesti kehitettävälle vyöhykkeille, raideliikenteen piiriin ja keskuksiin, joihin valtaosa uudesta asuntotuotannosta kohdistuu. Uuden asuntotuotannon kohdistuminen luo mahdollisuuksia elinympäristöjen uudistamiseen seudun vanhoilla alueilla ja edellytyksiä palveluiden saavutettavuuden paranemiselle. Täydennys- ja uudisrakentamisen avulla voidaan parantaa alueiden viihtyisyyttä ja houkuttelevuutta.

Kaupunkiudistusalueet

MAL-suunnitelmaan sisältyy seudullisten kaupunkiudistusalueiden tunnistaminen ja yhteisten kehittämisperiaatteiden määrittely sekä toimia asemien ja asemanseutujen kehittämiseksi. Erityisesti asemanseutujen kehittämisen avulla on vahva vaikutus asuin ympäristön koetun laadun kannalta. Yleisten alueiden laatuun, kunnossapitoon ja koettuun turvallisuuteen suunnitelmalla on vähäinen vaikutus. Toisen suunnitelmaluonnoksen (VE2) arvioinnin mukaan suunnitelma parantaa työpaikkojen saavutettavuutta kaikissa tuloluokissa. Toisen suunnitelmaluonnoksen jälkeen suunnitelmaan lisätyllä lipputuella saattaa olla positiivisia vaikutuksia tuloluokkien välisiin eroihin lipunhintojen alenemisen myötä, mutta niitä ei ole tässä kohtaa arvioitu.

Seudullisten kaupunkiudistusalueiden tunnistaminen ja valinta on perustunut sekä kuntien omiin että seudullisiin tarkasteluihin. Kaupunkiudistusalueilla on tarvetta parantaa tai uudistaa alueen asuntokantaa, lähi- ja liikkumisympäristöjä (esim. raideliikenteen asemia) ja joillakin alueilla myös joukkoliikennesaavutettavuutta. Alueille kohdistuu jo kuntien käynnistämää erilaisia uudistamistoimia. MAL-suunnitelman yhteydessä voidaan huolehtia, että kaupunkiudistusalueiden erityiset tarpeet huomioidaan seudullisissa maankäytön, asuntopolitiikan ja liikenteen toimenpiteissä. Keskeistä on myös valtion erilaisten avustusten ja ohjelmien kohdentaminen kaupunkiudistusalueille.

Kaupunkiudistukseen liittyvin kohdennetuin erityistoimenpitein on mahdollista nostaa asuin ympäristön ja julkisen kaupunkitilan laatua lähemmäs uusien asuinalueiden ja keskustojen laatutasoa. Yleisillä alueilla, lähiviheralueilla ja liikkumisympäristöllä on merkitystä alueen viihtyisyyden, arjen sujuvuuden, turvallisuuden ja osallisuuden kokemisen näkökulmista.

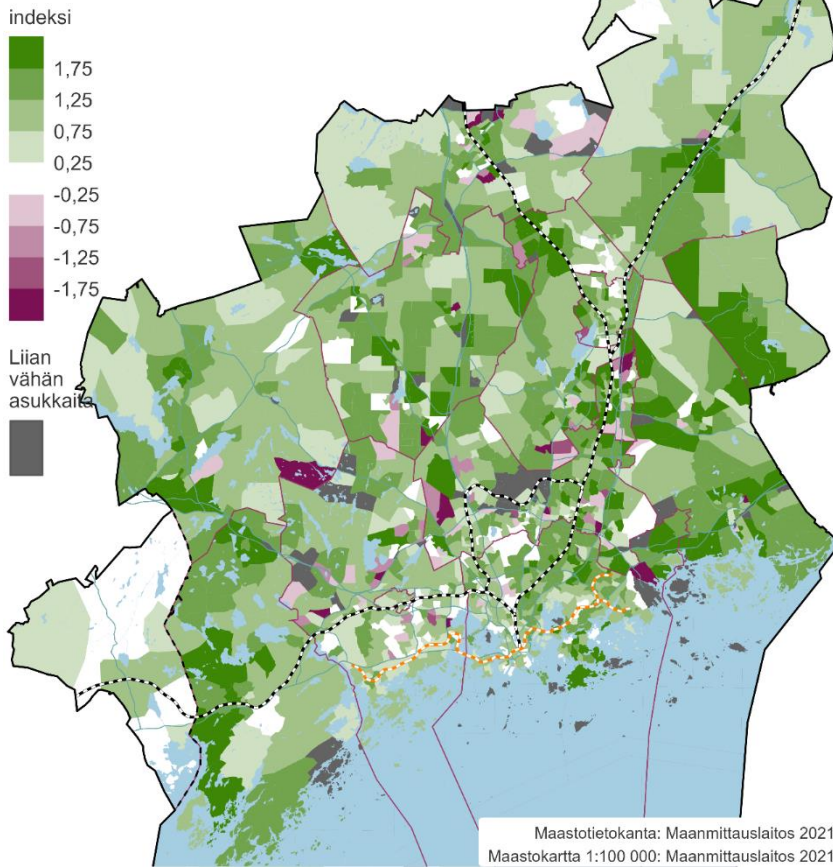
Liikkumismahdollisuudet

Saavutettavuus kaikilla kulkutavoilla paranee merkittävästi nykytilaan verrattuna jo nykyisellä maankäytöllä ja päätetyillä hankkeilla. Suunnitelman toimenpiteet parantavat saavutettavuutta entisestään vertailupohjaan verrattuna joka puolella seutua kaikkien kulkutapojen osalta. Lipunhintatuki ja sen myötä ruuhkautumisen väheneminen parantavat saavutettavuutta laajasti. Merkittäviä saavutettavuushyötyjä tuovat hankkeet Vantaan ja Viikin-Malmin pikaraitiotiet ja tieliikenteen parannustoimenpiteet Vt4:llä eivät erotu muusta seudusta. Yksittäisten alueiden kohdalla saavutettavuus

heikkenee, mikä voi johtua uusien hankkeiden tuomista bussiliikennemuutoksista tai vähäisen maankäytön tuomasta laskennallisesta epävarmuudesta.

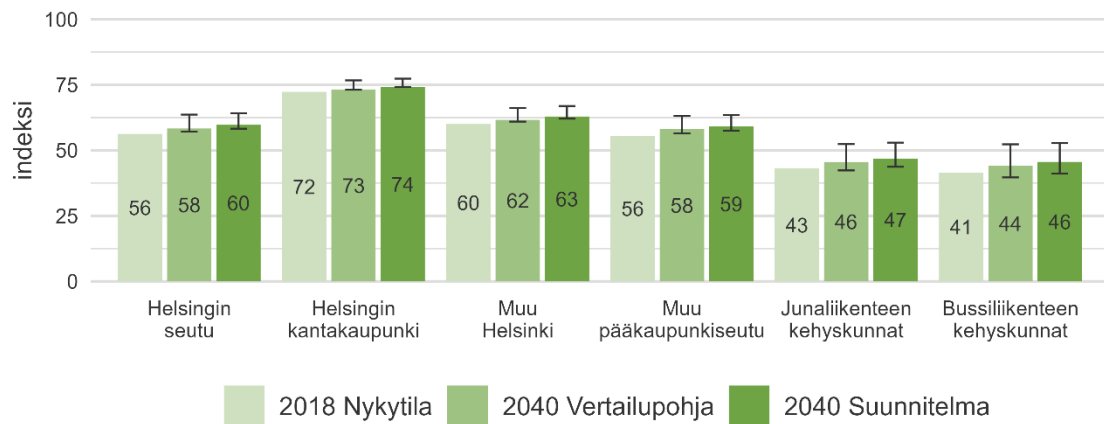
Muutos saavutettavuudessa asukkaiden näkökulmasta

2040 Vertailupohja → 2040 Suunnitelma



Kuva 30. Muutos saavutettavuudessa asukkaiden näkökulmasta (vertailupohjasta suunnitelmaan)

Saavutettavuus asukkaiden näkökulmasta



Kuva 31. Saavutettavuus asukkaiden näkökulmasta nykytilassa, vertailupohjassa ja suunnitelmassa

MAL-suunnitelma parantaa lipunhintojen alentamisen myötä joukkoliikenteen edellytyksiä seudulla, mikä lisää välillisesti aktiivisen liikkumisen terveyshyötyjä (liityntäkävely). Kävelyn ja pyöräilyn osuudet pysyvät lähes ennallaan. Suunnitelma sisältää useita toimenpiteitä kestävästi liikkumisen edellytysten parantamiseksi, joista lipunhintojen alentamisen vaikutus on järjestelmätasolla merkittävä.

Toisesta suunnitelmaluonnoksesta (VE2) tehdyn arvioinnin mukaan toimenpiteillä on vaikutusta haavoittuviin väestöryhmiin (lapset ja nuoret, ikääntyneet, pienituloiset ja ulkomaalaistaustaiset), joille kävely, pyöräily ja joukkoliikenne ovat tärkeitä. Saavutettavuusköyhien autottomien määrä ja osuus kasvavat merkittävästi vuoteen 2040 mennessä nykytilaan verrattuna erityisesti bussiliikenteeseen tukeutuissa kehyskunnissa. Saavutettavuusköyhyys tarkoittaa niin heikkoa saavutettavuutta, että se voi rajoittaa asukkaiden mahdollisuuksia osallistua toimintoihin. Saavutettavuusköyhyyden voi olettaa vähenevän joukkoliikenteen lipunhintojen alentamisen myötä. Hyvät vaikutukset kohdistuvat todennäköisesti erityisesti alueille, joissa joukkoliikenteen käyttö on vaihtoehto.

Toisesta suunnitelmaluonnoksesta (VE2) tehdyn arvioinnin mukaan toimenpiteet parantavat bussiliikenteen kehyskuntien alimpaan tuloviidennekseen kuuluvien saavutettavuutta työmatkoilla. Tämän vuoksi alimman tuloluokan ero saavutettavuudessa verrattuna alueen keskiarvoon pienenee. Kehyskuntien saavutettavuus paranee myös esimerkiksi Kerava–Nikkilä-radon myötä. Joukkoliikennetuen saavutettavuusvaikutusten voidaan arvioida olevan merkittäviä myös tässä väestöryhmässä.

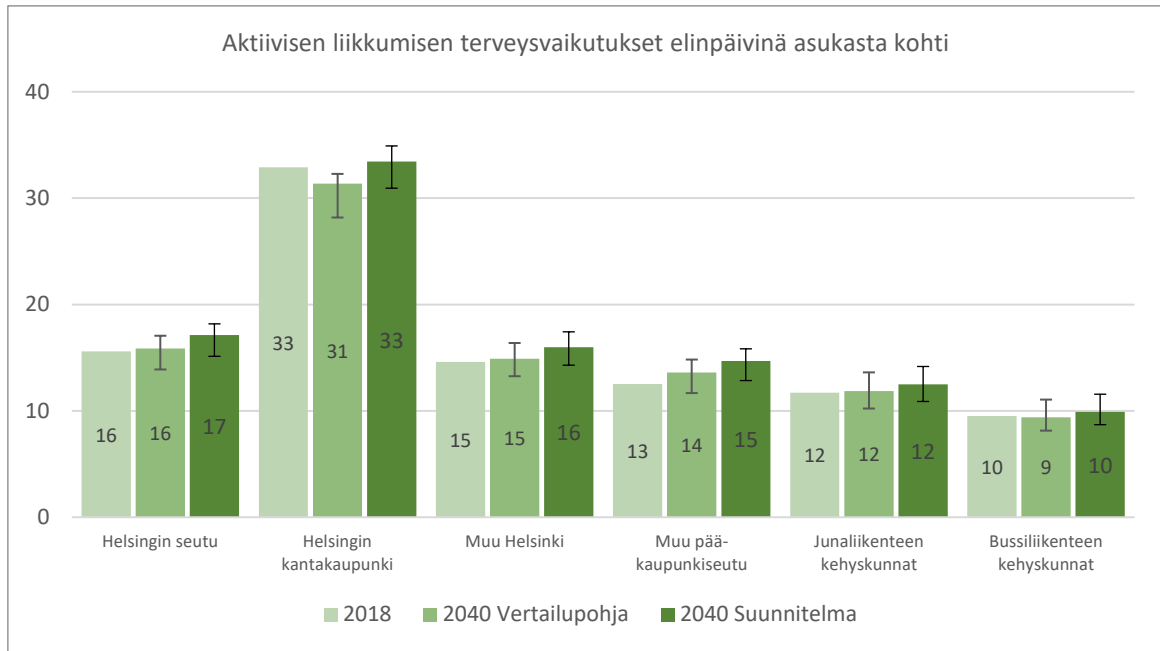
Liikenneväylät muodostavat usein lähiliikkumisen esteitä poikittaissuunnassa. Suunnitelmassa ei ehdoteta merkittäviä uusia liikenneväyliä rakennettuun ympäristöön, vaan liikennehankkeet hyödyntävät pääosin nykyisiä liikennekäytäviä. Väylien estevaikutuksia voidaan suunnitelman toimin myös vähentää. Esimerkiksi Ilmasilta kytkee Lahdenväylän jakamia alueita nykyistä paremmin yhteen.

Terveys ja turvallisuus

MAL-suunnitelmalla on vain vähän vaikutusta ihmisten terveyteen ja turvallisuuteen. Liikenneturvallisuus paranee sekä trendinomaisen kehityksen että taajamien ajonopeuksien alentamisen ja automaattisen liikennevalvonnan takia. Liikenteen pakokaasupäästöt vähenevät ajoneuvotekniikan kehityksen vuoksi, mutta katupölypäästöille ja liikenteen melulle altistuminen lisääntyvät seudun asukasmäärän ja liikennesuoritteiden kasvaessa.

Aktiivisen liikkumisen terveyshyödyt

Suunnitelmalla on vain hieman vaikutusta aktiivisen liikkumisen terveyshyötyihin. Suunnitelma sisältää merkittävästi maankäyttöä tiivistäviä ja kestävien kulkumuotojen olosuhteita parantavia toimia, mutta väestön ikääntymisen myötä aktiivisten kulkutapojen käyttö vähenee.



Kuva 32. Aktiivisen liikkumisen terveysvaikutukset elinpäivinä asukasta kohti

Aktiivinen liikkuminen lisää elinikää laskennallisesti keskimäärin 16 päivää vuodessa. Rahana mitattuna tämä vastaa 3 000 euroa asukasta kohden. Helsingin kantakaupungissa kävely ja pyöräily on selvästi yleisempää kuin muualla seudulla, minkä vuoksi myös terveyshyödyt ovat suurimmat. Suurin osa terveyshyödyistä syntyy kävelystä. Pyörämatkojen kilometrimäärät suurenevat merkittävästi suunnitelman toimenpiteillä. Liityntä- ja vaihtokävelymatkojen kilometrimäärät suurenevat hieman verrattuna nykytilaan, mutta kävelymatkojen kilometrimäärät pysyvät lähes ennallaan.

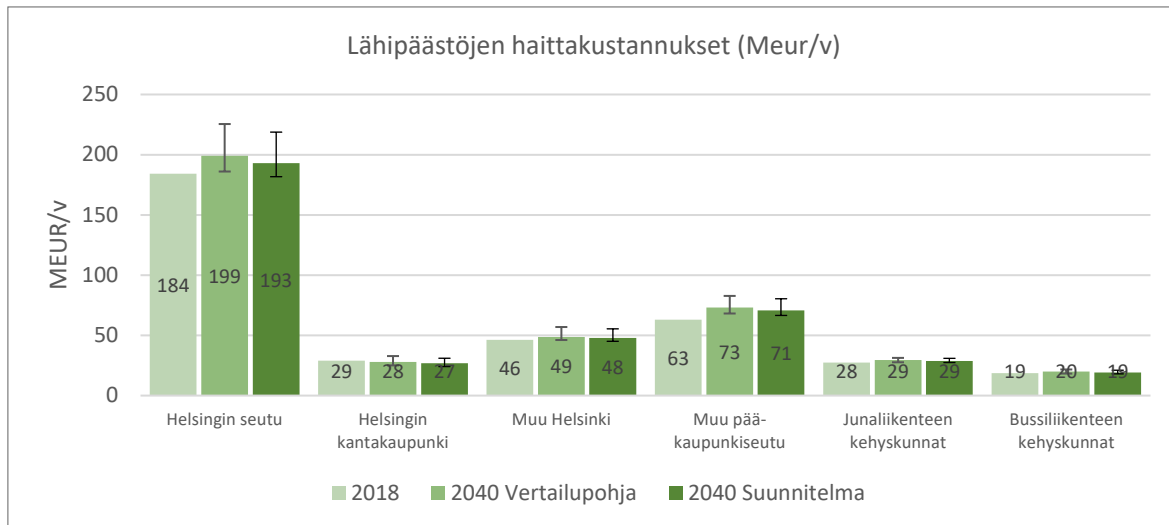
Yhdyskuntarakenteen tiivistäminen lyhentää etäisyyksiä, millä on potentiaalisia vaikutuksia kävelyn ja pyöräilyn suosioon. Pyöräilyn pääverkon toteuttaminen parantaa pyöräilyn edellytyksiä laajasti koko seudulla. Suunnitelman toimenpiteillä ei kuitenkaan ole tarkastelujen perusteella vaikutusta aktiivisen liikkumisen terveyshyötyihin, mikäli ihmisten liikkumistottumukset pysyvät nykyisen kaltaisina. Liikkumistottumuksiin voidaan vaikuttaa liikkumisen ohjauksella. Liikkumisen ohjaus sisältyy suunnitelmaan, mutta toimenpiteiden kokonaisvaikutusta on hankala arvioida ilman tarkempaa tietoa niiden sisällöstä.

Liikenteen lähipäästöt

Ajoneuvotekniikan kehittyminen leikkaa huomattavasti pakokaasupäästöjä, mutta tie- ja katupölyn määrä kasvaa liikenteen kasvun seurauksena. Sähköistyminen ei ratkaise lähipäästöongelmaa, vaan suoritteiden laskeminen on siihen keskeinen keino. MAL-suunnitelmassa ei ole merkittäviä liikennesuoritteeseen vaikuttavia toimenpiteitä. Liikennesuorite laskee hieman vertailupohjaan verrattuna, kun joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus kasvaa suhteessa henkilöautoliikenteeseen.

Liikenteen lähipäästöjen haittakustannukset nousevat vertailupohjassa vuoteen 2040 mennessä, mutta kehitykseen liittyy suuria epävarmuuksia. Haittakustannukset syntyvät pääosin hiukaspäästöistä, joista vuonna 2040 suurin osa on tienpinnasta, renkaista ja jarruista syntyvää pölyä eli on suoraan verrannollinen suoritteiden kasvuun. Lähipäästöjen terveyshaitta Helsingin seudulla vuonna 2018 on euroina mitattuna noin 184 miljoonaa euroa ja vuonna 2040 lähes 200 miljoonaa euroa. Vuosittaiset kustannukset ovat MAL-suunnitelmassa hieman vertailupohjaa pienemmät.

Lähipäästöjen haittakustannukset pysyvät nykytilaan verrattuna ennallaan KUUMA-kunnissa ja Helsingissä sekä kasvavat muulla pääkaupunkiseudulla.



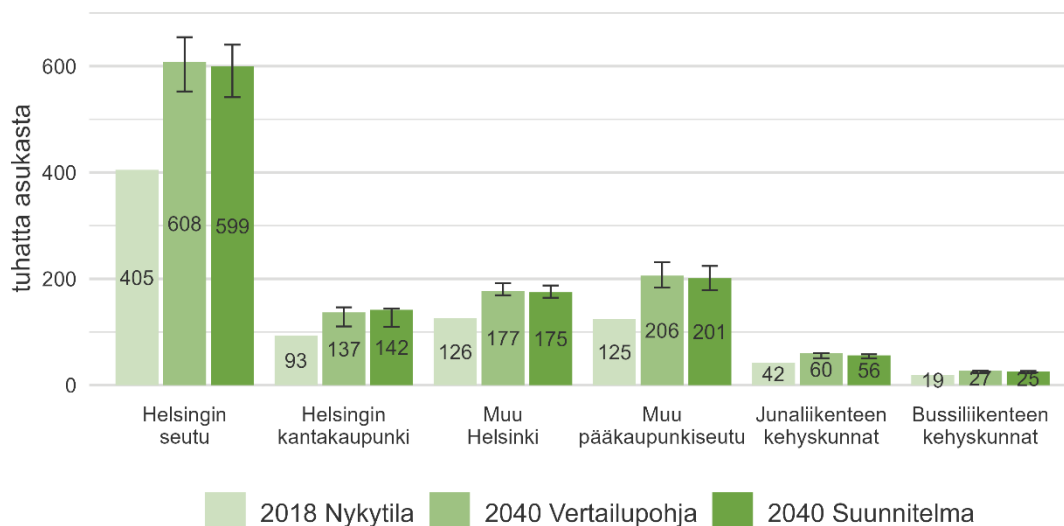
Kuva 33. Liikenteen lähipäästöjen haittakustannukset (Meur/v)

Erityisesti tiiviillä kaupunkialueilla tulisi käyttää monipuolisia keinoja, joilla vähennetään ajoneuvoliikenteen määrää, tehostetaan kaupunkilogistiikkaa, vähennetään ruuhkia ja parannetaan kestävän liikkumisen edellytyksiä. Kitkarenkaiden käytön lisääminen on keskeinen yksittäinen keino.

Liikenteen melulle altistuminen

Tieliikenteen kasvu lisää melualueita ja väestön kasvu lisää liikennemelulle altistuvien määrää huomattavasti verrattuna nykytilaan. Liikennehankkeiden ja asumisen kohdistumisen takia meluvyöhykkeillä asuvien asukkaiden määrä kasvaa Helsingin kantakaupungissa.

Meluvyöhykkeillä asuvien asukkaiden määrä



Kuva 34. Meluvyöhykkeillä asuvien asukkaiden määrä

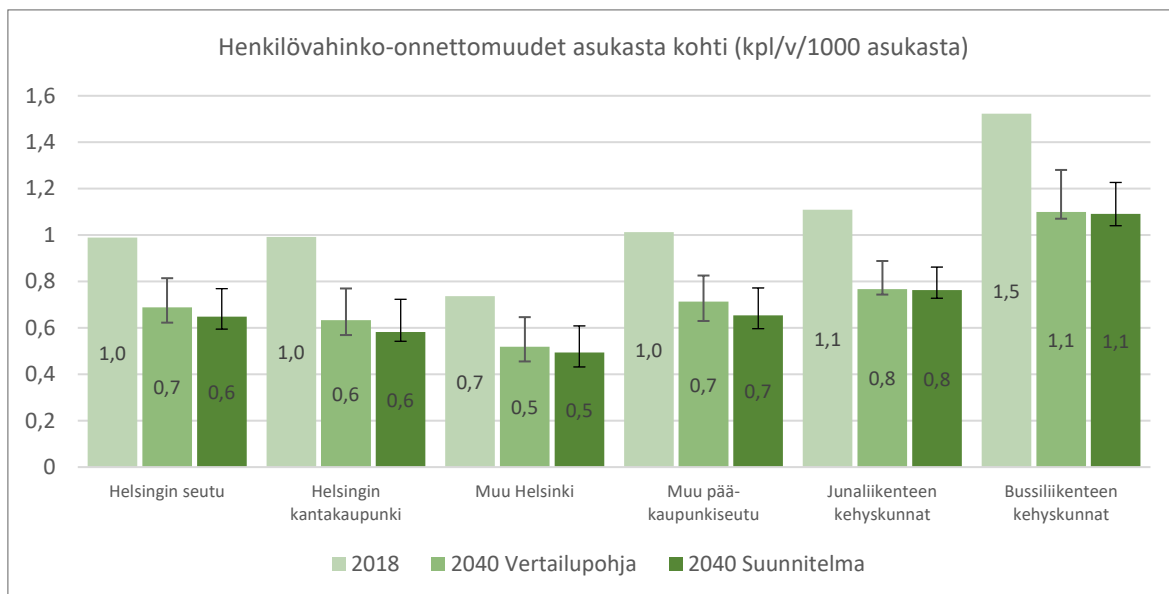
Liikenteen sähköistyminen vähentää melua alle 40 km/h nopeuksilla. Sen sijaan sähköautoilla ei ole pienentävää vaikutusta melutasoon maantienopeuksilla, koska viimeistään noin yli 50 km/h ajonopeuksilla renkaiden vierintämelu on voimakkaampi melun osalähde myös raskailla ajoneuvoilla ja moottorimelu on hiljaisempi. Leveärenkaiset ja painavilla akuilla varustetut sähköautot voivat aiheuttaa jopa enemmän melua kuin polttomoottoriautot. Katuverkolla alle 40 km/h ajonopeuksilla moottorimelu on merkittävä melun osalähde, jolloin sähköautoilla voi olla myönteinen vaikutus melutasoon, jos niiden osuus liikennemäärästä on riittävän suuri.

Melutaso ei ole kovin herkkä liikennemäärän pienille muutoksille. Liikennemäärän puolittuminen tai kaksinkertaistuminen pienentää tai kasvattaa tien melupäästöä arviolta kolme desibeliä. Ajonopeuksilla on sen sijaan merkittävä vaikutus meluun. Ajonopeuksien muuttuminen 20 km/h kasvattaa tai pienentää tien melupäästöä 2–4 dB nopeusalueesta ja raskaan liikenteen osuudesta riippuen. MAL 2023 -suunnitelma sisältää Väyläviraston maanteiden meluntorjunnan toimintasuunnitelman 2023–2028 (luonnos 04/2023) mukaiset meluntorjuntakohteet, joista kahdeksan sijaitsee Vantaalla, viisi Helsingissä, yksi Kirkkonummella, yksi Espoossa ja yksi Järvenpäässä sekä yksi Vantaan ja Sipoon alueella. Erillisten kohteiden lisäksi meluntorjuntaa toteutetaan muiden hankkeiden yhteydessä, esimerkiksi Hämeenlinnanväylän parantaminen välillä Kehä I–Kaivoksela vähentää meluhaittoja vt3 käytävässä. Suunnitelmaan sisältyvät melusteet suojaavat tieliikenteen melulta arviolta noin 7 600 nykyistä asukasta. Uusien asukkaiden osalta arviointia ei ole tehty, sillä uuden maankäytön edellyttämä meluntorjunta tulee suunnitella erikseen kohdekohtaisesti. Kunnat ovat veloitettuja suojaamaan asukkaat melulta uuden maankäytön tapauksessa, mutta kuntien ja valtion yhteisvastuulla oleva nykyisen asutuksen suojaaminen melulta on jäänyt usein tekemättä rahoituksen puuttuessa. Tämä asettaa vanhat ja uudet alueet eriarvoiseen asemaan.

Liikenneturvallisuus

Liikenteen henkilövahinkojen määrä asukasta kohti laskee nykytilanteesta vertailupohjaan yli 30 % liikenteen aktiivisen ja passiivisen turvallisuuden trendimäisen paranemisen seurauksena. Vaikutukset ovat samansuuntaisia koko seudulla. Eniten onnettomuuksia asukasta kohti tapahtuu bussiliikenteen kehyskunnissa. Nykytilaan verrattuna onnettomuudet vähenevät eniten Helsingin kanta-kaupungissa. Liikenneturvallisuus paranee vielä jonkin verran vertailupohjasta suunnitelmaan.

Suunnitelma sisältää ajonopeuksia rajoittavia toimenpiteitä (taajamien nopeusrajoitukset, automaattinen liikennevalvonta), joilla on asiantuntija-arvioiden mukaan hyviä vaikutuksia liikenneturvallisuuteen. Pienetkin ajonopeuksien muutokset vaikuttavat turvallisuuteen, jos olosuhteet muilta osin pysyvät ennallaan. Myös kehittyneet liikenteen hallinnan toimenpiteet, kuten varoitusjärjestelmät, voivat [Liikenteen hallinta 2.0](#) -esisuunnitelman mukaan vähentää jopa 14,2 henkilövahinkoon johtavaa onnettomuutta vuodessa vuonna 2030. Taajamien ajonopeuksien alentamisen, liikennevalvonnan ja liikenteen hallinnan toimien vaikutukset eivät kuitenkaan todennäköisesti näy täysimääräisesti liikennemallitarkasteluissa.



Kuva 35. Henkilövahinko-onnettomuudet asukasta kohti (kpl/v/1000 asukasta)

Henkilövahinko-onnettomuudet kohdistuvat sekä nykytilassa että tulevaisuudessa useimmiten auton kuljettajiin ja matkustajiin. Onnettomuudet vähenevät kaikilla kulkutavoilla nykytilasta vertailupohjaan ja vertailupohjasta suunnitelmaluonnokseen. Eniten vähenevät henkilöauton kuljettajiin ja matkustajiin kohdistuvat onnettomuudet. Todennäköisesti taajamanopeuksien alentaminen ja pyöräilyn pääverkon toteuttaminen vähentävät myös kävelijöiden ja pyöräilijöiden onnettomuuksia. Erityisesti pyöräilijöiden yksittäisonnettomuudet ovat kuitenkin aliedustettuina onnettomuustilastoissa, joten vaikutustietoa on heikosti saatavissa.

Taajamien nopeusrajoitusten alentamisella on merkittäviä vaikutuksia erityisesti suojattomien tienkäyttäjien turvallisuuteen. Esimerkiksi Helsingissä nopeusrajoituksia on 1970-luvulta lähtien vähitellen laskettu niin, että nykyään sekä esikaupungissa että keskustassa nopeusrajoitus on pääosin 30 tai 40 kilometriä tunnissa. Jalankulkijoiden kuolemat ovat vähentyneet 1960-luvun lopulta tähän päivään noin 40 jalankulkijasta keskimäärin kahteen jalankulkijaan vuodessa, vaikka autoliikenne on lähes kolminkertaistunut.

Automaattisella nopeusvalvonnalla voidaan saavuttaa merkittäviä turvallisuushyötyjä. Kehä III:lle on rakennettu automaattivalvontaa vuonna 2010 ja Kehä I:lle vuonna 2015. Molemmilta väyliltä on saatu hyviä kokemuksia ajonopeuksien hillitsemisestä ja onnettomuusmäärien vähenemisestä. Ennen-jälkeen vertailussa (5 v ennen + 5 v jälkeen rakentamisen) kuolemaan johtaneet onnettomuudet vähenivät Kehä III:lla noin 67 % ja Kehä I:llä noin 38 %. Loukkaantumiseen johtaneet onnettomuudet vähenivät Kehä III:lla noin 37 % ja Kehä I:llä noin 18 %.

7.2.3 Menestyvä: Helsingin seutu tarjoaa houkuttelevan asuin- ja toimintaympäristön asukkaille ja elinkeinoelämän toimijoille.



Helsingin seudun kehitys on MAL-suunnitelmalle annetun Menestyvä-tavoitteen kannalta monilta osin oikeansuuntaista, mutta parannettavaakin jää. Suunnitelman tavoitteena on, että järjestelmätason yhteiskuntataloudellinen tehokkuus olisi yli yhden. Suunnitelman toimenpiteillä järjestelmätason hyöty-kustannussuhde pääsee lähelle tavoitetta, mutta jää hieman sen alle, lukemaan 0,97.

Suunnitelman toimenpiteillä saavutetaan sekä matka-aika-hyötyjä että parempaa palvelutasoa. Sekä joukkoliikenteen käyttäjät että autoilijat hyötyvät niin palvelutason kuin lipunhintojen osalta vetovoimaisemmasta joukkoliikenteestä. Matka-aikahyödyt vertailuvaihtoehdon paikoin pahasti ruuhkautuneeseen tieliikenteeseen nähden ovat laaja-alaisia ja ne kohdistuvat niin joukkoliikenteen käyttäjiin, autoilijoihin kuin pyöräilijöihinkin, erityisesti työmatkoilla.

Joukkoliikenteen liikennöintikustannukset kasvavat voimakkaasti erityisesti lähijunaliikenteen ja metron tihentyneiden vuorovälien sekä uusien pikaraitiotiehankkeiden vuoksi. Lisäksi suunnitelmaan lisätty, pysyväksi tarkoitettu tukimekanismi joukkoliikenteen lipunhintojen alentamiseksi on huomattava julkistaloudellinen investointi. Se edistää merkittävästi kestävien kulkutapojen houkuttelevuutta sekä siten myös liikennejärjestelmän toimivuutta ja suunnitelman yhteiskuntataloudellista tehokkuutta.

Kestävien kulkutapojen edistämisestä huolimatta on odotettavissa, että tieliikenne ruuhkautuu paikoin huomattavasti nykytilannetta enemmän seudun väestönkasvun ja liikennesuoritteiden kasvun seurauksena. Yhteiskunta- ja julkistalouden näkökulmasta suunnitelman toimenpiteet eivät vähennä tieliikenteen ruuhkautumista ja niiden aiheuttamaa matka-aikojen ja kustannusten kasvua tehokkaimmalla mahdollisella tavalla. Lisäksi suunnitelman hyödyt ovat merkittävältä osin julkisia rahoitustarpeita huomattavasti kasvattavan joukkoliikenteen lipputuen varassa, vaikka ainakin sen täysimääräisenä toteutuminen lienee julkistalouden kestävyysnäkökulmasta hyvin haastavaa. Ilman lipputukea suunnitelman hyöty-kustannussuhde jäisi tasolle 0,45.

Polttoaineveroista saatavat tuotot vähenevät ajoneuvokannan uudistuessa, mikä vaikuttaa negatiivisesti julkistalouteen. Suunnitelmassa ei ole tarjolla konkreettisia, tehokkaita toimenpiteitä liikennemäärien, suoritteiden ja ruuhkautumisen hallintaan, eikä se ota kantaa ajoneuvoliikenteen suoriteperustaisen verotuksen tulevaisuuteen tai julkisen talouden näky-miin. Lisäksi ajoneuvokannan sähköistyminen ei poista autoilun muita negatiivisia ulkois-vaikutuksia kuin osin.

Yhdyskuntarakenteen tiivistäminen keskuksiin ja kehitettävien raideyhteyksien varsille sekä sekoittuneen maankäytön edistäminen ovat seudulle tärkeitä kilpailukykytekijöitä. Ne tukevat kasautumista, työmarkkinoiden toimivuutta, infrastruktuurin ja palvelujen järjestämisen kustannustehokkuutta sekä yleisesti julkistaloudellista resurssiviisautta.

Menestyvän seudun näkökulmasta asuntotuotantotavoitteet on syytä pitää korkealla tasolla. Asuntojen ja rakennusoikeuden suhteelliset hinnat puoltavat uusien asuntojen rakentamista keskuksiin. Toisaalta alueiden monimuotoisuus ja luonnonläheisyys ovat Helsingin seudun vetovoimaan vaikuttavia valttikortteja. Tiivistyvän maankäytön ja kestävän

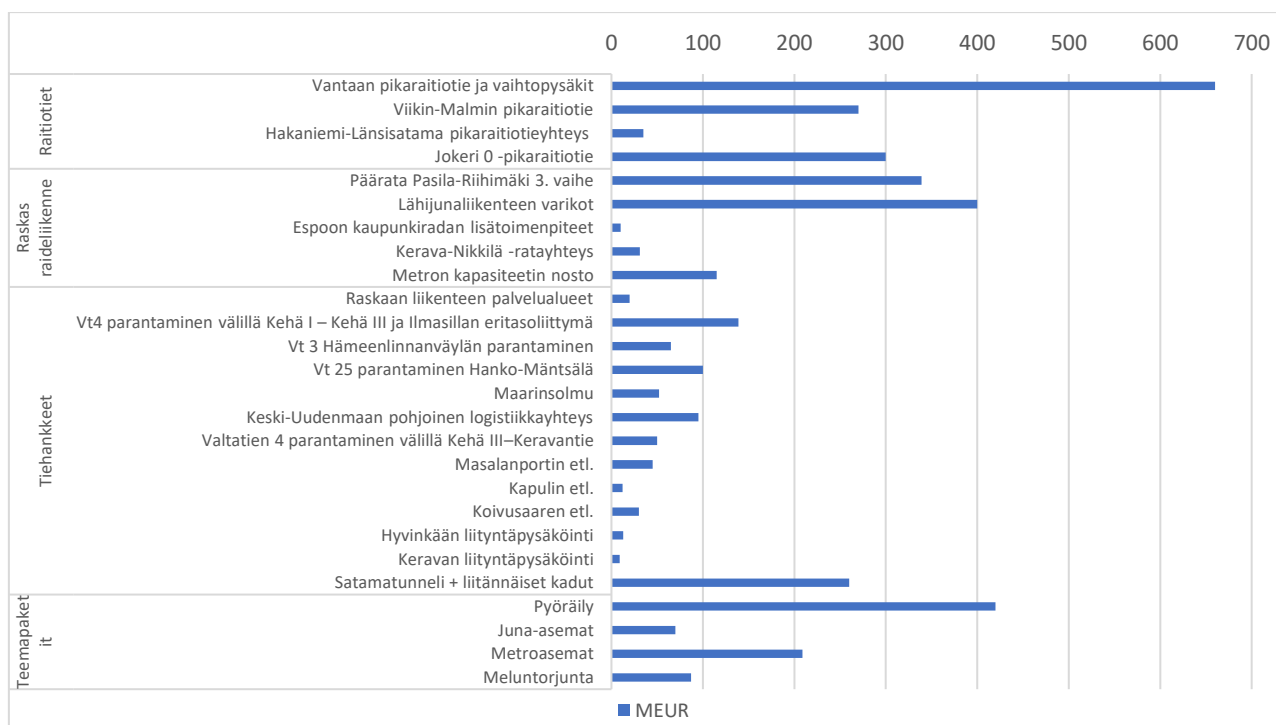
liikennejärjestelmän integroiva suunnittelu on siten edellytys seudun pidemmän aikavälin kilpailukyvyyn ja vetovoiman takaamiseksi.

Helsingin seudun kansainvälisen kilpailukyvyyn parantamiseen tähtäävien toimien näkökulmasta investointiohjelman hankkeet ovat perusteltuja. Ne vahvistavat Helsingin seutua TEN-T-kaupunkisolmukohtana sekä edistävät yhteyksiä TEN-T-ydinverkkokäytäviin. Myös elinkeinoelämän tilatarpeisiin vastaaminen tukee seudun menestystä.

Suuressa kuvassa suunnitelma ei kykene merkittävästi kirittämään Helsingin seudun asemaa suhteessa kansainvälisiin verrokkikaupunkeihin. Kunnianhimoisemmalla markkinamekanismien ja päästötoimien hyödyntämisellä tieliikenteessä ja maankäytössä olisi mahdollista saavuttaa edelläkävijyyttä ja houkutella uusia osajia, yrityksiä ja innovaatioita.

Päämittari: Yhteiskuntataloudellinen tehokkuus

Suunnitelman investointiohjelman laaja hankekokonaisuus (kuva 36) tuottaa merkittäviä hyötyjä, mutta on haasteellinen julkistalouden ja osin myös hankkeiden kustannustehokkuuden näkökulmasta. Julkistalouden tilan odotetaan olevan kireää, minkä tulisi korostaa tehtävien valintojen merkitystä esimerkiksi hankkeiden koko elinkaarten taloudellisuuden näkökulmasta.



Kuva 36. MAL 2023 -investointiohjelman kustannusarviot (yhteensä 3,8 mrd €)

Yhteiskuntataloudellisen tehokkuuden laskentaan käytetään Väyläviraston hankearviointiohjetta, jonka yksikköarvot on päivitetty MAL 2019 -suunnitelman vastaavan laskelman jälkeen niin, että korkea hyöty-kustannussuhde on yleisesti vaikeampi saavuttaa. Myös Helmet-liikennemallin kehityksellä on samansuuntaisia vaikutuksia. Taulukko 5 esittää suunnitelman yhteiskuntataloudelliseen tehokkuuteen vaikuttavien tekijöiden muutokset suhteessa vertailuvaihtoehtoon. Päämittarin tavoitetaso, järjestelmätason yhteiskuntataloudellinen kannattavuus ei aivan toteudu. Suunnitelman

yhteiskuntataloudellinen kannattavuus asettuu laskelmassa tasolle 0,97. Suunnitelman nettoarvo nykyhetkessä olisi -128 miljoonaa euroa.

Taulukko 5: MAL 2023 -suunnitelman yhteiskuntataloudelliseen tehokkuuteen vaikuttavien tekijöiden muutokset suhteessa vertailuvaihtoehtoon

KUSTANNUKSET	M€
Investointikustannukset	2973
Rakentamisen aikainen korko	309
Julkisten varojen rajakustannus (verokerroin)	1227
Kustannukset yhteensä	4509

HYÖDYT	M€
Väylänpitäjän kustannusmuutokset	
Kunnossapitokustannukset	-50
Kuluttajan ylijäämä	
Aikakustannukset	3874
Ajoneuvokustannukset	40
Liput, verot ja maksut	4489
Tuottajan ylijäämä	
Liikennöintikustannukset	-1615
Tulot liikennepalveluista	2981
Turvallisuusvaikutukset	
Onnettomuuskustannukset	817
Ympäristövaikutukset	
Päästökustannukset	194
Melukustannukset	101
Vaikutukset julkistalouteen	
Vero-, maksu- ja muut tulot	-715
Investoinnin jäännösarvo	226
Hyödyt yhteensä	4381

Nettohyöty	-128
-------------------	-------------

Suunnitelman hankkeet mahdollistavat merkittäviä aikasäästö- ja palvelutasohyötyjä, mutta myös investointi- ja liikennöintikustannusten kasvu on huomattavan suurta. Aikasäästöihin liittyy paljon epävarmuutta ja herkkyyystarkastelujen perusteella on mahdollista, että perusskenaarion hyödyt eivät realisoitu täysimääräisinä vuodelle 2040.

Suunnitelmassa on kasvatettu joukkoliikenteen tarjontaa niin junien kuin metron vuorovälin tihentämisen sekä uusien raitiolinjojen avaamisen myötä. Toimenpiteet tuovat joukkoliikenteen käyttäjille merkittäviä matka-aikasäästöjä ja mahdollistavat tiivistyvää maankäyttöä kehitettävien yhteyksien varrella. Joukkoliikenteen lipputulosten kasvattamiseen niillä ei kuitenkaan ole suurta potentiaalia.

Suunnitelmaan lisätty joukkoliikenteen lipputuki, noin 150 miljoonaa euroa vuotta kohden, kasvat-
taa joukkoliikenteen houkuttelevuutta, mikä edistää keskeisesti laaja-alaisen matka-aikahyötyjen saavuttamista. Joukkoliikennejärjestelmän käyttäjät saavat edullisemmista lipuista myös huomattavia euromääräisiä säästöjä, mitä seuraa kuluttajien ylijäämän huomattava kasvu. Koska joukkoliikenteen käyttö kuitenkin lisääntyy huomattavasti, ovat lipputulomenetykset (tuottajan ylijäämä) vuositasolla noin 105 miljoonaa euroa kuluttajien saamia lippuhyötyjä pienempiä. Vertailupohjaan nähden lipputulot vähenevät vuositasolla 130 miljoonaa euroa, mikä lisää joukkoliikennejärjestelmän riippuvuutta julkisesta rahoituksesta. Lisäksi julkista rahoitustarvetta kasvattava toimenpide

heijastuu julkisten varojen rajakustannukseen eli verokertoimeen. Ilman lipputukea suunnitelman hyöty-kustannussuhde jäisi tasolle 0,45.

Investointiohjelman uusien raideyhteyksien hyödyt kohdistuvat erityisesti Helsingin kantakaupunkiin ja itäisiin osiin Helsinkiä ja Vantaata. Digiradan ja metron kulunvalvontajärjestelmän uusimisen ansiosta saadut vuorovälitihennykset tuovat laajoja joukkoliikenteen matka-aikasäästöjä raskaan rai-
deliikenteen lähialueille.

Suunnitelmaan sisältyy myös merkittäviä pyöräilyn pääverkon parannustoimenpiteitä. Kehittämisen hyödyt näkyvät erityisesti työmatkapyöräilyn matka-aika- ja palvelutasohyötyinä. Myös pyöräilyn kulkutapaosuuden kasvu näkyy pienempänä henkilöautosuoritteena, ruuhkautumisen vähenemisenä ja positiivisena päästökehityksenä.

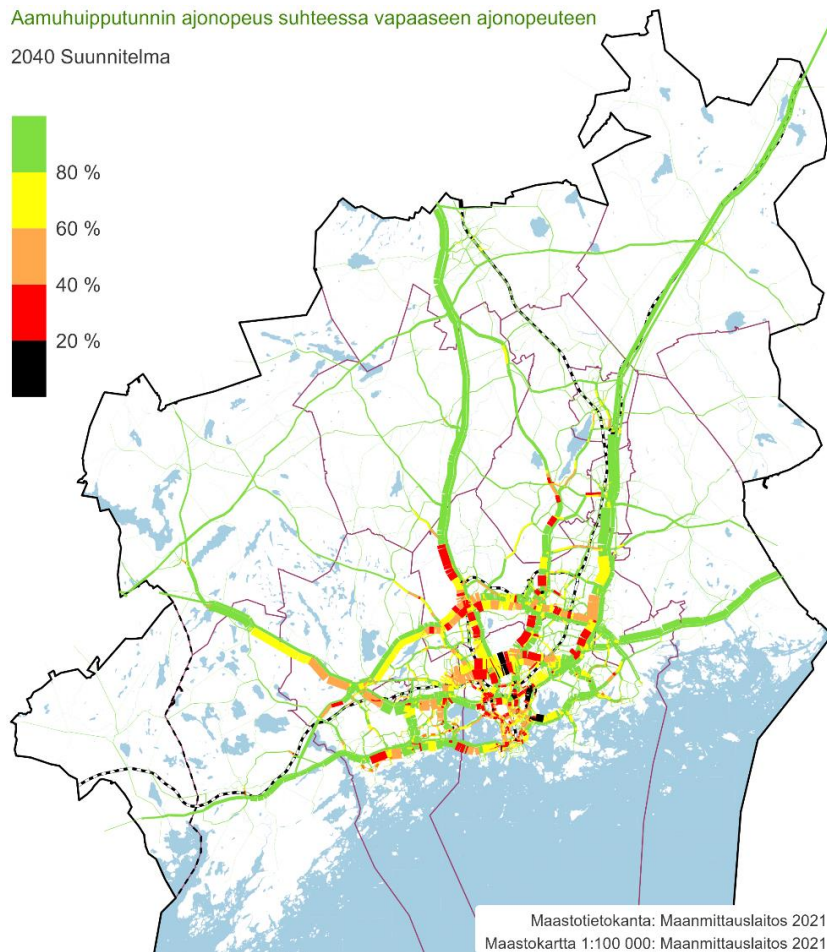
Suunnitelman investointiohjelman hankkeista osa on luonteeltaan liikennejärjestelmän häiriönhallinnan ja toimintakyvyn kannalta välttämättömiä toimenpiteitä, laadullisia perusparannuksia. Niiden kokonaishyödyt eivät välttämättä näy liikennejärjestelmän optimitilaa kuvaavassa hyöty-kustannuskehikossa, joka ei sisällä toimintavarmuuden näkökulmaa.

Suunnitelmassa tarkastellut hankkeet mahdollistavat joukkoliikenteen tarjonnan lisäyksiä ja vuorovälin tihennyksiä. Hankkeiden lisäksi tarjonnan parantaminen edellyttää kuitenkin investointeja kalustoon ja varikoihin. Ilman näitä investointeja hankkeiden hyötyjä ei voida saavuttaa. Mallitarkaste-
luissa esimerkiksi metron kulunvalvonnan ja Digiradan vaikutuksia on kuvattu tihentämällä vuoro-
välejä. Nämä kuitenkin edellyttävät lisää juna- ja metrokalustoa.

Junakalustohankinnan ja junaliikenteen lisäämisen edellytyksenä puolestaan on, että varikot on toteutettu. Kalusto- ja varikkoinvestoinnit aiheuttavat merkittäviä kustannuksia ja kasvattavat joukko-
liikenteen kiinteitä operointikustannuksia, jotka myös heijastuvat osaltaan tulotavoitteisiin, lippujen hintoihin ja joukkoliikenteen subventiotarpeeseen.

Joukkoliikenneinfrastruktuurin ja -palveluiden kehittäminen sekä joukkoliikennettä tukevan uuden maankäytön sijoittuminen lisäävät matkustajien hyötyjä. Yhdessä joukkoliikenteen lipputuen kanssa joukkoliikenneinfrastruktuuri ja sen mahdollistamana tiivistyvä maankäyttö tuottavat merkittäviä
matka-aikahyötyjä myös tieverkolle sen vähäisemmän ruuhkautumisen myötä. Henkilöautoilijat ja raskas liikenne hyötyvät myös tieverkon pahimmin ruuhkautuvien osien ongelmien poistamisesta ja päätieverkon ohjausjärjestelmän myötä parantuvasta liikenteen toimivuudesta. Varsinkin Ilmasilta tuo positiivisia matka-aikasäästöjä autoliikenteeseen.

Silti tieliikenteen ruuhkautuvuus (kuva 37) kasvaa merkittävästi nykytilaan nähden asukas- ja liikennemäärien kasvun vuoksi. Yhteiskunta- ja julkistaloudellinen resurssitehokkuus hyötyisikin tieliikenteen hinnoittelusta. On silti hyvä huomata, että tieverkon ruuhkautuminen myös lisää liikennemallitarkasteluihin liittyviä epävarmuuksia, sillä ruuhkautuneella tieverkolla ajonopeudet jäävät alle nopeusrajoitusten. Herkkyystarkastelujen vaihteluväli on huomattavan suuri riippuen myös muun muassa etätyöstä ja asukkaiden asuinpaikkavalinnoista.



Kuva 37. Tieliikenteen aamuhuipputunnin ruuhkautuneisuus MAL 2023 -suunnitelmassa

Kasautuminen ja työmarkkinoiden toimivuus

Liikennejärjestelmän ja maankäytön muutokset vaikuttavat kiinteistö- ja työmarkkinoiden toimintaan sekä yritysten ja asukkaiden tuottavuuteen. Erikoistuneen tuotannon alueellinen keskittyminen tuottaa toiminnalle suorien kuljetuskustannusten alenemiseen liittyvien liikenteellisten hyötyjen lisäksi kasautumisetuja. Hyötyjä syntyy kasautumisen tuottamasta kulutuksen ja tuotannon kasvusta, muttei lähtökohtaisesti työvoiman tai tuotannon uudelleenjakautumisesta ja sijainnin muutoksista.

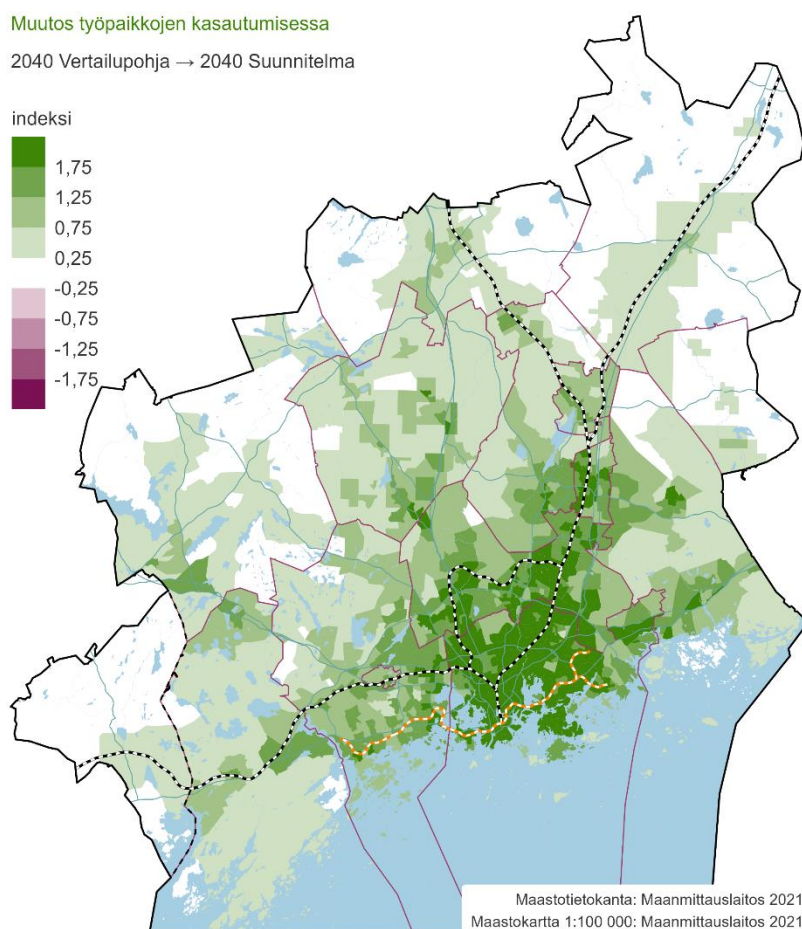
Työmarkkinoiden ja yritystoiminnan keskittyminen yhdistettynä parempiin liikenneyhteyksiin luo edellytyksiä yritysten väliselle verkottumiselle, tehokkaammalle tiedon leviämiselle ja mahdollistaa pitkälle erikoistuneiden alihankkijaverkoston muodostumisen.

Kasautumisetuja syntyy, kun työpaikkoja keskittyy työpaikkakeskitymiin ja laaja työvoimavaranto on helposti saavutettavissa. Kasautuminen on osa korkean tiivyyden alueiden houkuttelevuutta ja se heijastuu positiivisesti maan arvoon. Maan arvonnousun hyödyt kohdistuvat suoraan maanomistajaan ja kuntatalouteen epäsuorasti myös kiinteistöverotuksen muodossa. Kiinteistöjen arvonnousu on siten osittain seurausta liikennejärjestelmämuutosten tuomista saavutettavuushyödyistä, jotka on jo sisällytetty yhteiskuntataloudellisen tehokkuuden arviointiin. Yhteiskuntataloudellisesta arviointikehikosta eivät kuitenkaan erotu tehostuneesta tiedonjakamisesta tai alihankkijoiden ja muiden jaettujen resurssien käytöstä syntyvät hyödyt. Kasautumisvaikutuksista syntyvien

euromääräisten hyötyjen arviointi onkin haasteellista osittain päällekkäisten vaikutusten sekä vasta vähän tutkittujen tuottavuuden ja tiheyden välisten joustokerrointen vuoksi.

Toimintojen keskittymistä ja niin sanottua tehokasta tiheyttä on arvioitu alueellisesti työpaikkojen lukumäärän ja Helmet-mallilla tuotetun alueiden välisen yleistetyt matkavastuksen avulla. Suunnitelmassa työpaikkojen kasautuminen lisääntyy suunnitelmassa sekä nykytilaan että vertailupohjaan verrattuna. Suurimmat vaikutukset ovat seurausta työmarkkinoiden kasvusta. Työpaikkojen kokonaismäärän kasvun odotetaan olevan sama vertailupohjassa ja suunnitelmassa, mutta työpaikkojen keskittäminen raidehankkeiden varteen vaikuttaa positiivisesti kasautumiseen.

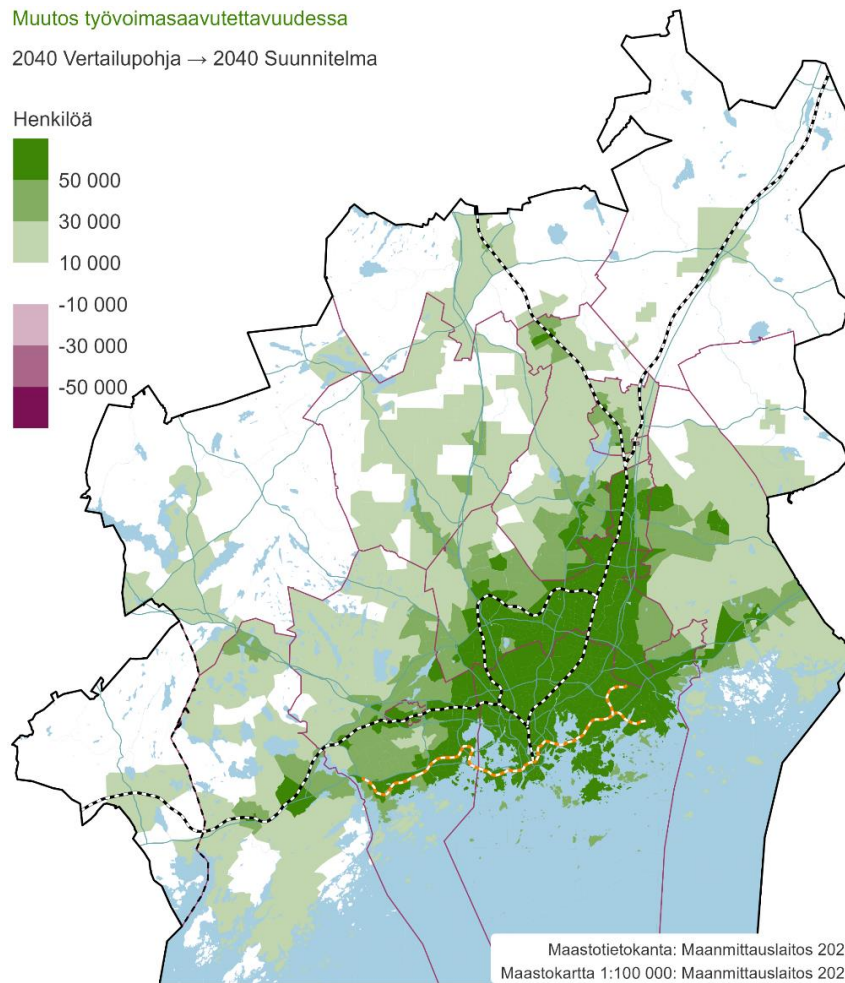
Nykytilaan nähden suunnitelma lisää kasautumista ja lähipalvelujen kehittämispotentiaalia erityisesti seudun ydinalueilla, raideliikenteen ympäristössä ja muissa suuremmissa keskuksissa pääkaupunkiseudulla. Suunnitelma edistää työpaikkojen kasautumista raideyhteyksien varsille ja kohti keskuksia entisestään (kuva 38).



Kuva 38. MAL 2023 -suunnitelman työpaikkojen kasautumiskehitys nykytilasta

Ulkoisvaikutukset ja niiden hallinta ovat kaupunkien menestyksen kannalta keskeisiä seikkoja, joihin liittyy myös kestävästi liikennejärjestelmän kehittäminen. Tiivis maankäyttö lyhentää välimatkoja, mahdollistaa monimuotoisen saavutettavuuden ja alentaa sen seurauksena myös liikenteen kustannuksia. Kasautuminen tukee niin yksityisten kuin julkisten palvelujen toimintaedellytyksiä. Tiiviin yhdyskuntarakenteen mahdollistamat kaupunkikehitysinvestoinnit tukevat myös esimerkiksi palveluiden laajempaa kirjoa, millä on merkitystä arjen sujuvuuden ja muiden vetovoimatekijöiden kannalta.

Seudullisen kilpailukyvyyn näkökulmasta oleellista on työvoiman ja työpaikkojen saavutettavuus. Väestönkasvu ja sen sijoittuminen vaikuttavat työvoimasaavutettavuuteen myönteisesti erityisesti kehitettävien raideliikenneyhteyksien varsilla. Suunnitelmaan kirjattu joukkoliikenteen lipputuki sekä joukkoliikenteen taloudellisen kestävyys ja kilpailukyvyyn varmistaminen (esimerkiksi HSL:n infra-korvausjärjestelmää uudistamalla) ovat tärkeitä myös työmarkkinoiden toimivuuden kannalta, sillä joukkoliikenteen lipunhintojen alentaminen parantaa työvoiman saavutettavuutta ja edistää infrainvestoinneista saatavien hyötyjen toteutumista. Kuva 39 esittää suunnitelmakokonaisuuden aikaansaaman laaja-alaisen työvoimasaavutettavuuden paranemisen suhteessa vertailupohjaan.



Kuva 39. MAL 2023 -suunnitelman työpaikkasaavutettavuuden muutos vertailupohjasta

Kuljetuskustannukset kasvavat nykytilasta vertailupohjaan. Tämä on keskeisesti seurausta liikennesuoritteiden kasvun lisäämästä ruuhkautumisesta. Liikennesuoritteiden väheneminen vertailuvaihtoehdosta suunnitelmaan pienentää myös tavaraliikenteen keskikustannuksia kautta linjan. Myös kehitettyjen yhteyksien mahdollistamat matka-aikasäästöt keventävät osaltaan kustannuspaineita. Niiden vaikutukset kuljetuskustannuksiin ovat paikallisempia ja merkittävimpiä siellä, missä ruuhkautuminen on suurinta.

Maankäytön ja asuntomarkkinoiden kehitys

Asuntotuotannolla on olennainen merkitys seudun menestykselle. Asuntotarjonnan strategisesti sijoittuvan ja määrällisesti riittävän kasvun avulla voidaan vaikuttaa seudun houkuttelevuuteen ja kilpailukykyyn. Ennustettu väestönkasvu näkyikin osaltaan muun muassa yritysten työvoimasaavutettavuuden merkittävänä parantumisena vuoteen 2040. Runsaan ja riittävän monipuolisen asuntotuotannon mahdollistama väestönkasvu tukee suunnitelman muiden toimenpiteiden kanssa seudun menestystä. Maankäytön tiivis sitominen asemaseutuihin ja joukkoliikenneinvestointeihin ruokkii positiivista kehitystä.

Maankäytön kehittymisen ja joukkoliikenneinvestointien näkökulmista suunnitelma tukee seudun kasvua ja pyrkii samalla purkamaan hajanaisen yhdyskuntarakenteen myös taloudellisesti ongelmallisia riippuvuussuhteita. Saavutettavien sijaintien kasvava asuntotarjonta ja uusien, myös saavutettavuudeltaan houkuttelevien sijaintien kehittäminen luovat pohjaa taloudelliselle menestykselle ja kestävyydelle. Kaupunkiseudun näkökulmasta tiivistäminen, seudulle ominaiset viher- ja virkistysalueet riittäväällä tavalla huomioiden, ja saavutettavien sijaintien asuntotarjonnan kasvu ovat selkeitä kilpailukyky- ja houkuttelevuustekijöitä.

Kun asukas- ja asiakasmäärät kasvavat paikallisesti, mahdollistuu myös kokonaan uusien palvelujen ja työpaikkojen synty. Parhaimmillaan kaupungistuminen on itseään ruokkivaa kehitystä, mutta myös menestys tuo mukanaan tarpeen ratkaista yhä uusia ongelmia esimerkiksi asuntotarjonnan kasvattamisessa. Yhteiskuntataloudellisesti tehokas tapa vaikuttaa asuntojen hintoihin on mahdollisimman runsas asuntotarjonnan kasvattaminen hintamekanismin osoittamana. Käytännössä tämä tarkoittaa pyrkimystä kohdentaa asuntotarjonnan kasvua kohti alueita, joissa asuntojen arvostusten ja niiden tuottamisesta koituvien kustannusten erotukset ovat mahdollisimman suuria. Tässä onnistumisen laaja-alaiset vaikutukset ovat seudun menestyksen kannalta avainasemassa.

Pohjimmiltaan asuntomarkkinoiden toimivuus riippuu kysynnästä ja sen kehitykseen suhteutuvasta asuntotarjonnan kasvusta. Suunnitelma on asuinrakentamisen määrän ja sijoittumisen näkökulmasta oikeansuuntainen, mutta seudun menestyksen näkökulmasta sen riittävyteen voi silti liittyä haasteita. Asuntojen toteutunut hintakehitys ja -taso vihjaavat ainakin paikallisesti suuremmista asuntotuotantotarpeista. Kehitys on yleisesti ottaen tiivistyvää, mutta ensisijaisten vyöhykkeiden laajuus ohjaa maankäyttöä myös asumisen osalta osin varsin hajanaisesti. Silti alueiden ja niille sijoittuvien asuntojen monipuolisuus ovat menestyksen kannalta tärkeitä näkökulmia.

Maankäytön kehittämisessä polkuriippuvuus on vahvaa, eli jo aiemmin rakennettujen alueiden kiinteistökanata ja rakenne määrittävät vahvasti niiden kehitysmahdollisuuksia. Yhteiskuntatalouden näkökulmasta epäoptimaaliset rakennusten ja rakennelmien elinkaaret lukitsevat yhdyskuntarakennetta sen kehittämismahdollisuuksilta. Myös tämä puoltaa tiiviin, sekoittuneen maankäytön kaupunkirakenteen ja sen toiminnallisuutta tukevan liikennejärjestelmän ennakoivaa kehittämistä. Rakennusten tai niiden osien käyttötarkoitusten muutokset on mahdollista toteuttaa helpommin sekoituneessa maankäytössä.

Yhdyskuntarakenteen tiivistäminen on ainakin tiettyyn rajaan saakka myös taloudellisesti kestävä kehityksen mukaista, sillä tyypillisesti maankäytön hajautuminen kasvattaa infrastruktuuriin ja palvelujen järjestämiseen liittyviä kustannuspaineita ilman, että käyttäjä siitä suoraan maksaa. Tiiviin maankäytön mukainen kaupunkikehitys edellyttää huomattavia alkuinvestointeja, mutta on pidemmällä aikavälillä kustannustehokasta ja yhteiskunnallista hyvinvointia tuottavaa.

Eryteisesti raidehankkeilla tiedetään olevan vaikutuksia, jotka eivät näy välttämättä lainkaan hankearviointikehikossa. Keskeisesti niiden avulla kyetään laajentamaan maankäytön mahdollisuuksia

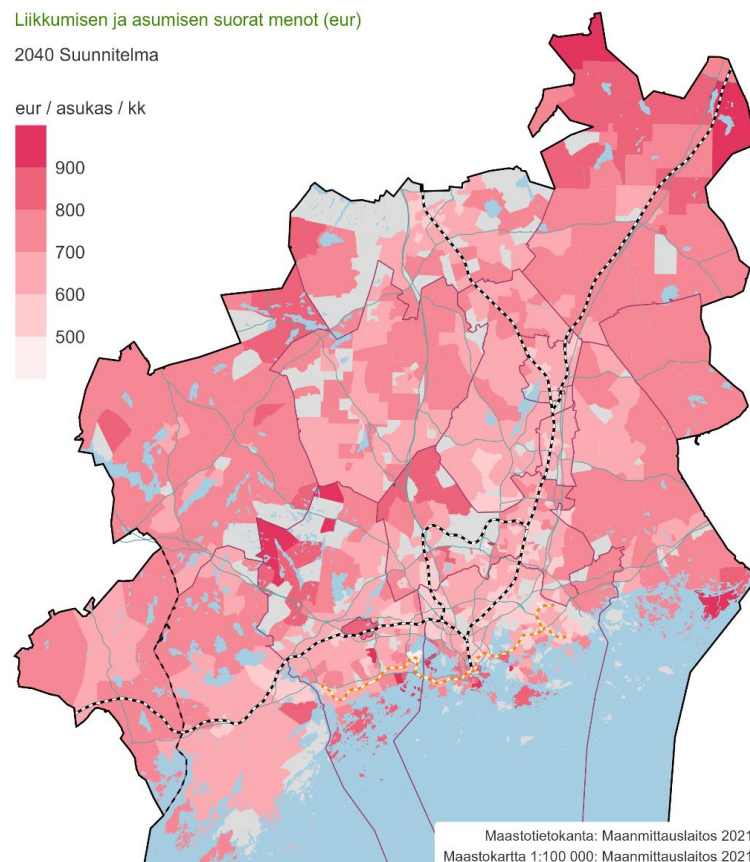
ja tekemään kaupunkikehitystä, joka ohjaa liikennejärjestelmää ja maankäyttöä kestäväan suuntaan. Raidehankkeiden avulla voidaan lisätä sijaintien keskeisyyttä ja saavutettavuutta.

Hankkeista seuraa kiinteistömarkkinoille laajempiakin vaikutuksia. Silti kyseessä lienee osin niin sanottu nollasummapeleli, jossa investointeja olisi ainakin jossain määrin toteutunut muutenkin, muualle seudulle tai sen ulkopuolelle. Lähtökohtaisesti hintasignaaleja seuraava maankäytön ohjaaminen kuitenkin lisää yhteiskunnallista hyvinvointia.

Liikkumisen ja asumisen kustannukset

Liikkumisen ja asumisen kustannukset tasapainottavat toisiaan. Yleisesti ottaen asuntojen hinnat ovat korkeita siellä, missä liikkumisen kustannukset ovat pieniä ja sama toisin päin. Ainakin pidemmällä aikavälillä liikkumisen kustannusten muutosten voidaan odottaa heijastuvan osaltaan asuntojen hintoihin. Lisäksi hintoihin vaikuttaa asuinalueiden ja asuntokannan muu arvostus, esimerkiksi koettu viihtyisyys ja turvallisuus. Näissä puitteissa kotitaloudet valitsevat asuinpaikkansa preferenssiensä ja tarpeidensa mukaisesti.

Suunnitelman pohjalta arvioituna liikkumisen ja asumisen yhteenlasketut suorat (rahalliset) menot ovat suuret kuntien reuna-alueilla ja Etelä-Helsingissä (kuva 40). Liikkumisen suorat kustannukset pienenevät suunnitelmassa nykytilaan verrattuna kaikilla alueilla. Vertailupohjaan nähden liikkumisen suorien kustannusten pieneneminen on suunnitelmassa huomattavinta Helsingissä ja muulla pääkaupunkiseudulla, joiden maankäyttö tiivistyy entisestään raiteiden varsille, eli matkakohteet löytyvät lähempää ja kestävien kulkutapojen käyttö on yleisintä.



Kuva 40. Liikkumisen ja asumisen suorat menot MAL 2023 -suunnitelmassa

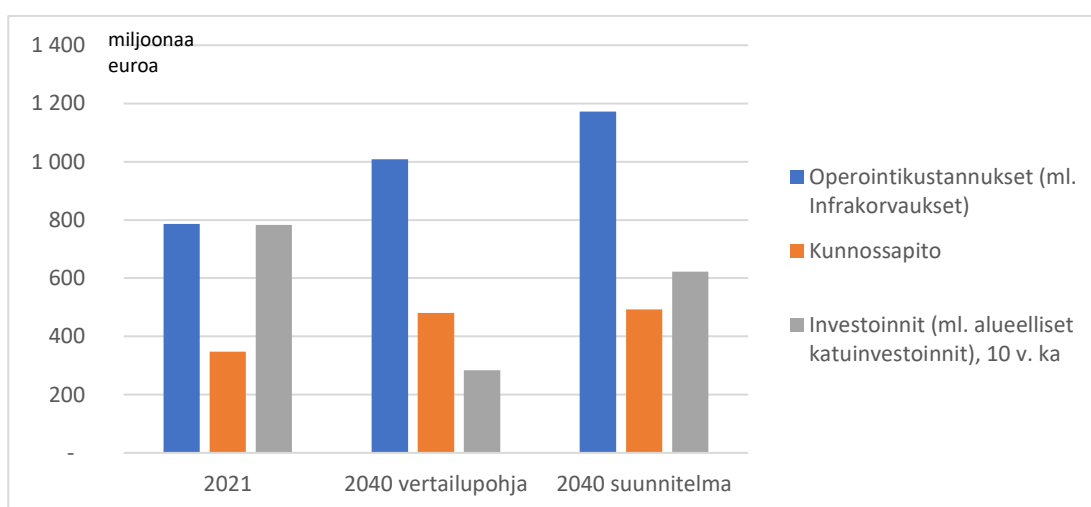
Liikkumisen suoriin kustannuksiin vaikuttaa voimakkaasti kulkutapajakauma. Keskimääräiset suorat kustannukset ovat pienimpiä siellä, missä kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuus on suurin, sillä ne katsotaan maksuttomiksi kulkutavoiksi. Suunnitelman toimenpiteet vaikuttavat liikkumisen suoriin kustannuksiin enemmän alueellisesti kuin väestöryhmäkohtaisesti. Joukkoliikenteen lippuhintatuki kuitenkin hallitsee vaikutuksia ja tuo liikkumisen suorien kustannusten osalta suurimmat hyödyt nuoremmille ikäryhmille, jotka käyttävät joukkoliikennettä keskimäärin enemmän.

Myös matka-ajan sisältäviä liikkumisen kokonaiskustannuksia katsottaessa toimenpiteen vaikutus välittyy tieliikenteen osalta laajemmallekin alalle seudun ydinalueiden vähäisemmän ruuhkautumisen myötä. Toisaalta kulkutapasiirtymä joukkoliikenteeseen kasvattaa liikkumisen aikakustannuksia, eivätkä raidehankkeiden tuomat aikasäästöt kompensoi sitä täysimääräisesti. Joukkoliikenteen ruuhkautumista voidaan ehkäistä tarjonnan lisäyksillä.

Operointi-, ylläpito- ja investointikustannukset

Julkistaloudellisella rahoituspohjalla on oleellinen merkitys suunnitelman toimeenpanon kannalta. Julkisen talouden tila ja sen pidempään aikaväliin väistämättä liittyvät epävarmuudet leimaavat taloudellista toimintaympäristöä arviointihetkellä. Nämä uhkaavat keskeisesti myös seudun kasvun ja sen liikennejärjestelmän kehityksen taloudellista kestävyyttä. Suunnitelmassa ei myöskään ole esitetty konkreettisia toimia infrakorvausjärjestelmän uudistamiseksi, joten seuraavat tarkastelut on toteutettu nykyisen järjestelmän pohjalta. Myös valtion infrainvestointien rahoitusosuuksien on arvioitu pysyvän jokseenkin totutuilla tasoillaan.

Suunnitelmassa liikennejärjestelmän rahoitus kohdentuu MAL 2019 -suunnitelmaa enemmän joukkoliikenteen operointiin, joka sisältää tarkastelussa myös HSL:n infra- ja yleiskustannukset sekä opetus- ja sosiaalitoimen ostamat kuljetukset. Vuoteen 2021 nähden laajennetut operointikustannukset kasvavat kiinteähintaisessa tarkastelussa vuoteen 2021 nähden yhteensä lähes 50 prosenttia, etenkin raideinvestointien aiheuttaman infra- ja operointikustannusten kasvun vuoksi. Suunnitelman investointiohjelmassa investointitaso on edeltäviä vuosia alhaisempi, mutta yllä- ja kunnossapitotarpeiden odotetaan kasvavan seudun asukasmäärän ja liikenneverkon kasvun myötä.



Kuva 41. Seudullisen liikennejärjestelmän operointi-, ylläpito- ja investointikustannukset

Infrastruktuurin rakennus-, ylläpito- ja kunnossapitokustannukset riippuvat keskeisesti määrästä, eli tiivistyvä maankäyttö keventää esimerkiksi väyläverkkoon liittyviä kustannuspaineita ja mahdollistaa myös julkistaloudellisesti myönteisemmän kehityksen. Käyttäjakohtaisten kustannusten pieneeminen tukee taloudellista tehokkuutta sekä seudun menestystä maankäytön ja liikenteen infrastruktuurin osalta. Verkon kasvun myötä ylläpitokustannusten odotetaan silti kasvavan nykytasostaan lähes 150 miljoonalla eurolla vuotta kohden.

Kun investointeihin luetaan myös vertailupohjan hankkeet, muttei alueellisia katuinvestointeja, ovat suunnitelmassa esitetyt investoinnit vuosille 2024–2035 yhteensä 4,3 miljardia euroa eli keskimäärin 360 miljoonaa euroa vuotta kohden. Edeltävien kymmenen vuoden (2012–2021) aikana investoinnit Helsingin seudun pääväyliin ovat olleet yhteensä 5,1 miljardia euroa eli keskimäärin 508 miljoonaa euroa per vuosi. Erityisesti alueellisten katuinvestointien ulkopuolella investoinnit siis vähenisivät suunnitelman mukaisessa kehityksessäkin huomattavasti. Asuntotuotantotavoite edellyttää kuitenkin uusien teiden ja katujen rakentamista, mikä nostaa osaltaan investointitasoa.

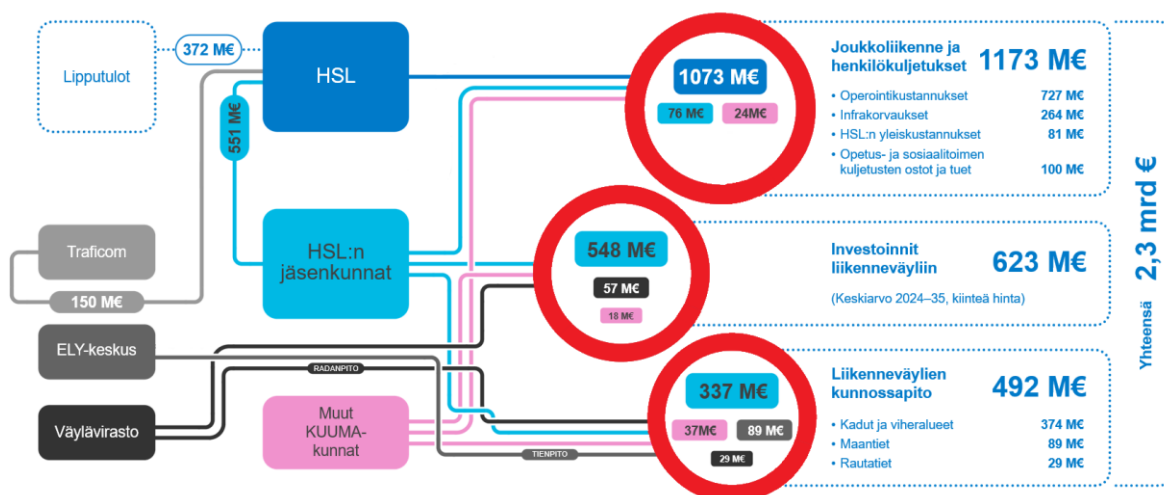
Liikennejärjestelmän julkistaloudelliset rahoitusvirrat

Julkisen talouden murrosvaihe, johon liittyy myös hyvinvointialueiden perustaminen, hankaloittaa nykytilan liikennejärjestelmärahoituksen ja sen jakaumien hyödyntämistä julkistaloudellisten rahoitusvirtojen tarkasteluissa. Julkisen talouden liikkumatilan odotetaan olevan kapea ja Liikenne 12 -suunnitelman osaltaan määrittävän valtiontalouden rahoitusraamia liikennejärjestelmän kehittämisen resurssien osalta. Kiinteähintaisena tuotetussa arvioissa on hyödynnetty myös pidemmän aikavälin makrotaloudellisia oletuksia ja liikennemallin hyöty-kustannusanalyysiin tuottamia tietoja.

Laskennallinen arvio seudullisen liikennejärjestelmän julkisrahoitteisesta budjettirajoitteesta investiohjelman vuosille 2024–2035 on noin 4,0–4,2 miljardia euroa, joka ei riitä kattamaan vertailupohjan ja suunnitelman infrainvestointeja, suunnitelmassa valtion maksettavaksi osoitetusta lippu-tuesta puhumattakaan. Hankkeiden osalta vaje jäisi keskimäärin 1,5 %:n vuotuisella talouskasvulla noin sataan miljoonaan euroon ja nollakasvulla 600 miljoonaan euroon, jonka päälle tulisi vielä 150 miljoonan euron vuotuisen lipputuen suuri kustannusvaikutus. Arvio on herkkä talouskasvulle, väestönkasvulle, huoltosuhteelle ja siten julkisen talouden tilan kehitykselle, mutta mikään realistiselta vaikuttava arvio ei riitä kattamaan suunnitelman muodostamaa kokonaisuutta ilman huomattavia julkisrahoitteisia lisäpanostuksia seudun liikennejärjestelmään.

Valtion maksettavaksi osoitetun joukkoliikenteen lipputuen aiheuttama valtiontalouden menojen kasvu ylittää Liikenne 12 -raamin ja toisaalta kasvattaisi 1,5 %:n talouskasvullakin suunnitelman kokonaiskustannukset jopa lähes kaksi miljardia euroa julkistalouden vuosien 2024–2035 laskennallista budjettirajoitetta suuremmiksi. Budjettirajoite ei myöskään sisällä kuntien rahoittamia alueellisia katuinvestointeja, eikä valtiontalouteen kohdistuvaa polttoaineverokertymän supistumista. Lisäksi laskelma ei huomioi korkomenoja, jotka vaikuttavat joukkoliikenteeseen operointi- ja infrakustannuksiin sisältyvien pääomakustannusten välityksellä.

Suunnitelman mukaisten vuoden 2040 liikennejärjestelmän rahoitusvirtojen kokonaisuus on esitetty kuvassa 42. Joukkoliikenteeseen ja henkilökuljetuksiin sisältyvät joukkoliikenteen operointikustannusten lisäksi myös HSL:n maksamat infrakorvaukset ja yleiskustannukset sekä kuntien opetus- ja sosiaalitoimien kuljetusten ostot ja tuet.



Kuva 42. MAL 2023 -suunnitelman mukaisesti arvioidut seudullisen liikennejärjestelmän rahoitusvirrat vuonna 2040

Liikennejärjestelmän rahoitus pohjaa sisältää odotetut joukkoliikenteen lipputulot ja valtiolle tuloutuvan polttoaineverokertymän, jonka odotetaan suunnitelman pohjalta pienenevän seudun osalta vuositasolla noin 31 miljoonalla eurolla. Todellinen vaikutus ei liene näin suuri, sillä seudun autokannan sähköistymisen eteneminen pienentää verokertymää myös muutoin. Joukkoliikenteen lipunhintojen alentamisen seurauksena lipputulokertymä vuodelle 2040 on 372 miljoonaa euroa, noin 130 miljoonaa euroa vertailupohjaa ja hieman yli 140 miljoonaa lippuetonta suunnitelmaa pienempi.

Suunnitelman pohjalta joukkoliikenteen lipputulojen odotetaan kasvavan vuodesta 2019 nimellisesti noin viidellä miljoonalla eurolla ja vuoden 2021 poikkeuksellisen vähäisiksi jääneistä lippituloista noin 135 miljoonalla eurolla vuoteen 2040 mennessä. Toisaalta herkkyyystarkasteluissa on tunnistettu esimerkiksi työelämän muutoksia etätöiden osalta ja etätöskenaariossa vuonna 2040 joukkoliikenteen lipputulot jäisivät noin 335 miljoonaan euroon.

Lipunhintojen alentamisen aiheuttaman lipputulokertymän supistumisen paikkaaminen lisätuloilla tarkoittaisi, että seudullisen liikennejärjestelmän riippuvuus julkisesta rahoituksesta kasvaisi. MAL 2019 -suunnitelmaan sisältyivät tiemaksut, joiden tuotoilla liikennejärjestelmän ylläpitoa ja kehitystä voitiin osaltaan rahoittaa. MAL 2023 -suunnitelmassa vastaavaa myös yhteiskuntataloudelliselta vaikuttavuudeltaan tehokasta tulorahoitusinstrumenttia ei kuitenkaan ole, mistä johtuen muista julkisista rahoituslähteistä katettavat vastuut kasvaisivat entisestään.

Joukkoliikenteen lipunhintojen alentamiseen tähtäävä lipputuki kuitenkin turvaa joukkoliikenteen lipunhintojen kilpailukyysisinä pysymistä muuttuvassakin toimintaympäristössä. Lopulta se on yksi tapa ehkäistä seudun menestyksen kannalta olennaisen joukkoliikennejärjestelmän kilpailukyvyyn heikkenemistä ja palvelutason negatiivista kierrettä. Lisäksi se kasvattaa kestävästä liikkumisen kulutapaosuutta ja on avainasemassa myös tieliikenteen matka-aikasäästöjen näkökulmasta.

Lipputuki edustaisi siirtymää pois valtionavustusten vahvasta usinvestointikeskeisyydestä ja sen merkitys joukkoliikennejärjestelmän kilpailukyvyyn näkökulmasta on vaikuttavuudeltaan paljolti investointien yhteenlaskettuja vaikutuksiakin laaja-alaisempi. Nykyisen infrakorvausjärjestelmän puitteissa valtion lipputuki voidaan käytännössä nähdä myös tapana kasvattaa valtion välillistä osallistumista seudun kestävästä liikennejärjestelmän kehittämiseen. Toisin kuin seudun kunnilla, joille

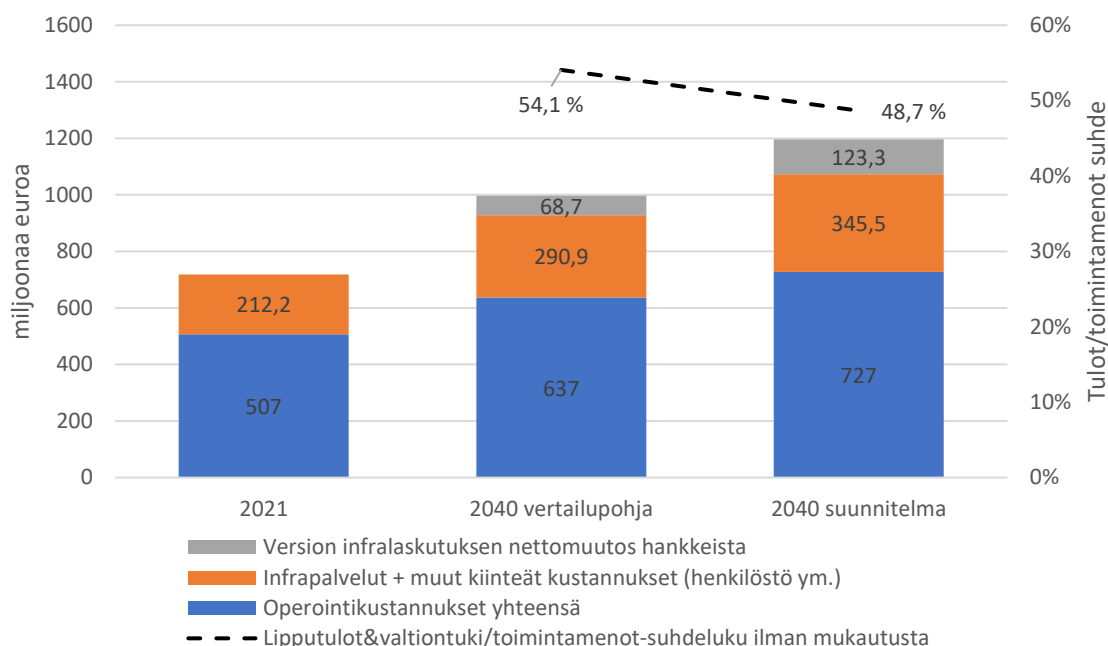
kasvu on tyypillisesti kallista, nykytilassa valtion tulot seudun liikennejärjestelmästä ja kasvusta ovat huomattavasti menoja suuremmat. Suunnitelman reunaehtojen puitteissa lipputuki ja luottamus sen pysyvyyteen ovat seudun positiivisen kehityksen kannalta avainasemassa.

Aivan kuten seudun menestys yleisestikin, joukkoliikenteen taloudellisen kestävyuden ja kilpailukyvyn varmistaminen edellyttää silti yhteistä näkemystä ja toimia myös kunnilta. Operointi- ja kunnosapitokustannusten kasvun sekä valtion ahtaana näyttäytyvän menoraamin myötä kuntien rahoitustarpeiden odotetaan jatkavan kasvuaan. Lähtökohtaisesti valtion panostus lipunhintojen alentamiseen kattaisi tulo-rahoituksen osalta vain lipputulojen vähenemisen, joten ilman liikennejärjestelmän tulo-rahoituksen kasvua ja muutoksia valtiontalouden rahoitusraameihin jo pelkästään liikennejärjestelmän kokonaiskustannusten lähes 20 prosentin kasvu jäisi käytännössä hyvin pitkälti kuntien katettavaksi.

Tässä mielessä huomionarvoista on se, että nykyisessä infrakorvausjärjestelmässä suunnitelma kasvattaisi HSL:n vuotuisia toimintamenoja vuoteen 2040 mennessä yhteensä noin 165 miljoonalla eurolla vertailupohjaan nähden. Perustarkastelu ei huomioi infrakorvausjärjestelmästä seuraavia tarpeita tulopohjan kasvattamiseen lipunhintojen korotuksin. Näin ollen, ellei infrakorvausjärjestelmää tai subventioastetavoitteita uudisteta, merkittävä osa valtion lipputuesta kuluisi itse asiassa investointiohjelman joukkoliikennehankkeiden aiheuttamien lipunhintojen korotuspaineiden kattamiseen, eikä suunnitelman täysimääräisiä hyötyjä siten saavutettaisi.

Vaikka infrakorvaukset eivät sisällä kalusto- ja varikkoinvestointien pääomakustannuksia, nousisi niiden osuus jo lähes neljännekseen HSL:n toimintamenoista. Näin on, vaikka myös operointikustannusten odotetaan kasvavan nopeasti. Lisäksi on mahdollista, ettei tarkasteluissa ole kyetty täysimääräisesti huomioimaan vuonna 2021 alkanutta nopeaa ja laaja-alaista kustannusten kasvua.

HSL:n toimintaa on ohjannut tavoite siitä, että jäsenkuntien katettaviksi jäävät kuntaosuudet olisivat enintään 50 % sen kokonaiskustannuksista, joihin sisällytetään myös infrakorvaukset. Nykyisessä infrakorvausjärjestelmässä joukkoliikenneinfrastruktuurin ja -palveluiden kehittäminen kuitenkin kasvattaa HSL:n kustannuksia lipputulojen kasvua enemmän, minkä vaikutus vain korostuu etätöyön yleistymisen myötä. Infrakorvausjärjestelmässä jo vertailupohjan kanssa yhtäläiset lipunhinnat ja liikkumisen perusskenaario tuottaisivat suunnitelmassa valtion lipputuen kanssa kaikille HSL-jäsenkunnille yhteensä yli 51 %:n subventioasteen, kun vertailupohjan subventioaste jäisi vastaavasti alle 46 %:iin (kuva 43). Kuntakohtaiset subventioasteet myös vaihtelevat merkittävästi ja tavoite kaikkien kuntien 50 %:n subventioasteesta on yhtenäisillä lipunhinnoilla käytännössä mahdoton.



Kuva 43. HSL:n toimintamenot sekä niiden suhde lipputuloihin ja valtion lipputukeen vuonna 2040

Nykyisessä infrakorvausjärjestelmässä suunnitelman hankkeiden aiheuttama infrakustannusten kasvu ja sitä seuraavat lipunhintojen korotukset kumoaisivat tehokkaasti suunniteltujen hankkeiden yhteiskuntataloudellisia hyötyjä. Ilman joukkoliikenteen lipputukea, infrakorvausjärjestelmän uudistamista, muuta joukkoliikenteen julkisen rahoituksen lisäystä tai tieliikenteen hinnoittelua kestävien kulkumuotojen kulkutapaosuus pienenesi. Suunnitelman investointiohjelmassa investoitaisiin yli 2 miljardia euroa raideinfrastruktuuriin, mutta sellaisenaan se ei riitä edes ylläpitämään kestävien kulkumuotojen kulkutapaosuutta.

Joukkoliikenteen kustannuspaineet kasvavat merkittävästi jo operointikustannusten kasvun seurauksena. Seudullisen joukkoliikennejärjestelmän kilpailukykyyn kohentaminen ja rahoituspohjan vahvistaminen, eli esimerkiksi kansainvälisessä katsannossa poikkeuksellisen infrakorvausjärjestelmän uudistaminen tai lisäsubventiot ovat kriittisen tärkeitä toimenpiteitä nykyjärjestelmässä alati raskaammaksi muodostuvan ja joustamattomamman kustannusrakenteen lipunhinnoille ja palvelutasolle aiheuttaman paineen keventämisessä. Muussa tapauksessa kasvavan seudun liikennejärjestelmän toimivuus ja taloudellinen kestävyys vaarantuvat.

Tiemaksujen puuttuminen suunnitelmasta, yhdistettynä kiinteistöverotuksen toistaiseksi korjaamatta jääneisiin puutteisiin esimerkiksi maapohjan verotusarvojen osalta, haastaa liikennejärjestelmän rahoituspohjan kestävyttä ja laajan investointiohjelman uskottavuutta. Tässä mielessä joukkoliikenteen lisäsubventiot edustavat julkiselle taloudelle vaihtoehtoiskustannuksiltaan huomattavia menoeriä. Yhdessä hinnoittelematon tieliikenne ja enenevässä määrin subventoitu joukkoliikenne myös kannustavat maankäytön hajautumiseen, mikä on vastoin suunnitelman tavoitteita ja ruokkii yhteiskuntataloudellisten resurssien tuhlausta. Lisäksi on odotettavissa, että liikkumisen subventiot valuvat lopulta kiinteistömarkkinoille ja siten esimerkiksi asumisen hintaan.

7.3 Seudun ulkopuoliset vaikutukset

MAL-suunnitelman toimenpiteillä on vaikutuksia myös Helsingin seutua laajemmalla työssäkäyntialueella sekä pitkämatkaisessa henkilö- ja tavaraliikenteessä. Helsingin seudun työssäkäyntialue kattaa suuren osan Etelä-Suomea. Esimerkiksi Lahden, Hämeenlinnan ja Raaseporin työllisistä yli 5 % käy pääkaupunkiseudulla töissä. Todennäköisesti suhteellisen yleiseksi jäävä etätyö kuitenkin vähentää jonkin verran päivittäistä pendelöintiä seudun ulkopuolelta.

Helsingin seudun asuntomarkkinoiden toimivuus on keskeistä, kun varmistetaan työvoiman saatavuutta niin seudullisesti kuin kansainvälisesti. Monipuolisella ja laadukkaalla asuntotuotannolla huolehditaan asuntojen riittävydestä ja kohtuuhintaisuudesta. Sujuva ja laadukas arki on seudun vetoimatekijä myös kansainvälisesti. Tähän panostetaan ehkäisemällä eriytymiskehitystä, parantamalla elinympäristön laatua erityisesti kaupunkiudistusalueilla sekä huolehtimalla palveluiden ja lähivihreän saatavuudesta.

Suomen kansainvälinen kilpailukyky ja esimerkiksi ympäristötavoitteiden saavuttaminen nojaavat merkittävässä määrin Helsingin seudun kehittymisen onnistumisiin, joilla luonnollisesti on myös laajemmat heijastumisvaikutuksensa. Suomen suurimman kaupunkiseudun kansallinen merkitys on monesta näkökulmasta merkittävä. Alueella sijaitsee kansantalouden näkökulmasta merkittäviä keskittyymiä ja liikenteen valtakunnallisia solmukohtia, joihin lukeutuvat esimerkiksi Helsinki-Vantaan lentoasema, Helsingin satamat sekä useat logistiikkakeskukset. Valtakunnallisen ja seudullisen liikenteen yhteensovittamista edistetään suunnitelmassa mm. Helsingin seudun tieverkon jäsentelyn avulla.

Raskaan liikenteen palvelualueilla on merkitystä nimenomaan pitkämatkaisille kuljetuksille. Helsingin seutua laajemmalle vaikuttavat myös suunnitelman valtakunnalliseen liikenneverkkoon kytkeytyvät hankkeet kuten Pasila–Riihimäki-kapasiteetin parantaminen ja muut junaliikennettä laajalti tehostavat hankkeet, joista Digirata on valtakunnallinen hanke.

Huolehtimalla elinkeinoelämän tila- ja kuljetustarpeista maankäytön suunnittelussa sekä liikennejärjestelmän ja maankäytön yhteensovittamisessa varmistetaan seudun kansallinen ja kansainvälinen kilpailukyky, joka on viime kädessä koko Suomen etu.

Kestävien kulkumuotojen saavutettavuuden paraneminen vähentää liikenteen päästöjä seudun ulkopuolellakin, mikäli joukkoliikenteen matkaketuista saadaan sujuvampia ja henkilöauton käyttö samalla vähenee. Myös ajoneuvoteknologian kehityksellä ja ajoneuvojen yksikköpäästöjen pienentämiseen tähtäävillä toimenpiteillä on vaikutusta seudun ulkopuolella tapahtuvan ajon päästöihin. Helsingin seudulla asuvat ja toimivat liikkuvat myös seudun ulkopuolella, ja seudun ulkopuolelta kuljetaan alueelle.

Suuri osa suunnitelman ympäristövaikutuksista on kuitenkin paikallisia, kuten liikenteen melu ja pienhiukkaspäästöt sekä rakentamisesta aiheutuvat muutokset viherrakenteeseen ja luonnon monimuotoisuuteen.

7.4 Yhteenveto MAL 2023 suunnitelman ympäristövaikutuksista

Seuraavissa taulukoissa on esitetty MAL 2023 -suunnitelman keskeiset ympäristövaikutukset. Viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain (SOVA-laki, 2005/200) mukaan ympäristövaikutuksella tarkoitetaan suunnitelman tai ohjelman välitöntä ja välillistä vaikutusta Suomessa ja sen alueen ulkopuolella ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen; maaperään, vesiin, ilmaan, ilmastoon, kasvillisuuteen, eliöihin ja luonnon monimuotoisuuteen;

yhdyksuntarakenteeseen, rakennettuun ympäristöön, maisemaan, kaupunkikuvaan ja kulttuuriperintöön; luonnonvarojen hyödyntämiseen; sekä edellä mainittujen tekijöiden keskinäisiin vuorovaikutussuhteisiin.

Suurimmat ympäristövaikutukset syntyvät seudun kasvusta, eikä vertailupohjalla ja suunnitelmalla ole suuria eroja. Maankäyttö on suunnitelmassa jonkin verran tiiviimpää kuin vertailupohjassa, jolloin metsäkato jää vertailupohjaa vähäisemmäksi. Suunnitelmassa on enemmän infrahankkeita, mikä lisää luonnonvarojen kulutusta. Kestävien kulkutapojen (erityisesti joukkoliikenteen) käyttö on suunnitelmassa suurempaa kuin vertailupohjassa.

Suuri myönteinen	Kohtalainen myönteinen	Vähäinen myönteinen	Ei vaikutusta	Vähäinen kielteinen	Kohtalainen kielteinen	Suuri kielteinen
------------------	------------------------	---------------------	---------------	---------------------	------------------------	------------------

Taulukko 6: Vertailupohjan ja suunnitelman ympäristövaikutukset

	Vertailupohja	MAL 2023 -suunnitelma
ILMASTO	<ul style="list-style-type: none"> Ajoneuvokannan uusiutuminen vähentää liikenteen päästöjä. Päästövähennys on 48 % vuodesta 2005. Liikennesuorite kasvaa merkittävästi väestönkasvun ja sähköisen liikenteen käyttökustannusten alenemisen myötä. Maankäytön tiivistyminen tukee pitkällä aikavälillä kestävästä liikkumisesta. Kestävien kulkumuotojen kulkutapaosuus nousee 64 %:iin (nykytilassa 63 %). Seudun asuinrakentamiseen liittyvän vuotuisen metsäkadon määrä on suuri, mutta tiivistämisen myötä määrä laskee nykytahdista hieman säästämällä hiilinielujia- ja varastoja. Asumisen ilmastovaikutukset vähenevät mm. tuotannon puhdistuessa ja lainsäädännön muuttuessa. 	<ul style="list-style-type: none"> Suunnitelman toimenpiteiden myötä liikenteen CO₂-päästöt vähenevät noin 3 %-yksikköä. suhteessa vertailupohjaan. Päästövähennys on 51 % vuodesta 2005. Kehitys on päästövähennystavoitteiden kannalta selkeästi riittämätöntä. Suunnitelma ei vertailupohjaan nähden juurikaan vaikuta liikennesuoritteeseen. Henkilöautojen liikennesuoritteiden kasvu on vastoin Fossiilittoman liikenteen tiekartassa asetetun kansallisen tason tavoitetta. Kestävien kulkumuotojen kulkutapaosuus nousee koko seudulla 67 %:iin joukkoliikenteen lipun hintojen alenemisen vuoksi. Kasvu on suurinta Espoossa, Kauniaisissa ja Vantaalla. Asuinrakentamiseen liittyvä metsäkadon määrä on suuri, mutta tiivistämisen myötä metsäkato on suunnitelmassa hieman vähäisempää kuin vertailupohjassa säästämällä hiilinielujia ja -varastoja. Suunnitelma kannustaa lainsäädäntöä vähäpäästöisempään asumiseen, mutta toimenpiteiden toteutumiseen liittyy epävarmuutta.
YHDYSKUNTA- RAKENNE, LUONNONVARAT	<ul style="list-style-type: none"> Yhdyskuntarakenne tiivistyy nykyrakenteeseen, raideliikenteen varrelle ja keskuksiin Seudun kasvu lisää luonnonvarojen kulutusta sekä tarvetta ottaa maa-alaa käyttöön rakentamiselle 	<ul style="list-style-type: none"> Yhdyskuntarakenne tiivistyy suunnitelman myötä nykyrakenteeseen, raideliikenteen varsille ja keskuksiin. Tiivistäminen ja täydentäminen tukee elinkeinoelämän toimintaa ja kestävästä liikkumisesta ja vähentää infran rakentamistarvetta. Seudun kasvu ja siitä johtuva rakentaminen lisäävät luonnonvarojen kulutusta. Suunnitelman toimenpiteenä on vähähiilisen rakentamisen lisääminen. Liikenneinfran rakentaminen (investointiohjelman liikennehankkeet) lisää luonnonvarojen kulutusta. Hankkeiden tarkemmassa suunnittelussa haitallisia vaikutuksia tulee pyrkiä lieventämään. Uusiin joukkoliikenneinvestointeihin kytkeytyvät pitkän aikavälin kasvusuunnat, esimerkiksi Espoo-Salo oikoradan varrella, Kivistön ja Klaukkalan välillä sekä Östersundomissa hajauttavat yhdyskuntarakennetta ja lisäävät luonnonvarojen käyttöä.

MAISEMA- JA KULTTUURI-ARVOT	<ul style="list-style-type: none"> • Tiivis maankäyttö vähentää kokonaisuudessa maisema-alueille ja rakennetun ympäristön arvoalueille kohdistuvaa painetta • Tiivistäminen aiheuttaa muutospaineita nykyrakenteen sisällä pääasiassa pääkaupunkiseudulla. 	<ul style="list-style-type: none"> • Maisemaan ja kulttuuriympäristöön kohdistuvat muutospaineet eivät juurikaan eroa suunnitelman ja vertailupohjan välillä.
LUONNONOLOT	<ul style="list-style-type: none"> • Seudun kasvu lisää tarvetta ottaa maa-alaa käyttöön rakentamiselle • Tiivistäminen säästää luontoa rakentamiselta. Asumista ja liikennehankkeita osuu silti myös luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaille alueille ja seudun ekologisten ydinalueiden ja yhteyksien vaikutusalueelle • Asukasmäärät kasvavat useilla, tavallisimmin jo rakennetuilla pohjavesialueilla, joista monet ovat riskialueita • Läpäisemättömien pintojen määrän kasvu saattaa tiivistyvillä alueilla johtaa virtaamien äärevöitymiseen sekä hulevesikuormituksen kasvuun. • Rakentamisen aikana voi aiheutua vaikutuksia vesistöihin ja luonnonympäristöön. Vaikutukset ovat usein paikallisia ja lyhytaikaisia. 	<ul style="list-style-type: none"> • Luonnoksen liikennehankkeita on suunniteltu suojelu- ja virkistysalueiden läheisyyteen ja paikoittain myös niiden sekä ekologisten yhteyksien ja viheryhteystarpeiden läpi, mikä saattaa heikentää seudun luontoarvoja. • Asukasmäärä osin vähenee ja osin myös kasvaa alueilla, joilla on korkeita luonnon monimuotoisuusarvoja. Vaikutukset riippuvat alueesta. • Suunnitelman vaikutus pintavesiin ei juuri eroa vertailupohjasta, uusia liikennehankkeita ja parannushankkeita sijoittuu tärkeille pohjavesialueille.
TERVEYS	<ul style="list-style-type: none"> • Tieliikenteen kasvu lisää melualueita ja asukasmäärien kasvu lisää liikennemelulle altistuvien määrää, jolloin melulle altistuvien osuus ja määrä kasvaa. • Ajoneuvokannan uudistuminen vähentää huomattavasti suorita pakokaasupäästöjä, mutta ei vaikuta tie- ja katupölyn määrään, joka kasvaa suoriteen kasvun myötä. • Tiivistyvä kaupunkirakenne voi voimistaa lämpösaarekeilmiötä etenkin pääkaupunkiseudulla. 	<ul style="list-style-type: none"> • Suunnitelman meluesteet suojaavat melulta joitakin tuhansia asukkaita. Uuden maankäytön edellyttämä meluntorjunta suunnitellaan erikseen kohdekohtaisesti. • Suunnitelman maankäyttö on hieman vertailupohjaa tiiviimpi, mikä voi lisätä lämpösaarekeilmiötä.
TURVALLISUUS	<ul style="list-style-type: none"> • Liikenteen turvallisuus paranee. • Rakentamista sijoittuu tulvariskialueiden läheisyyteen. • Tiivistyvä kaupunkirakenne voi lisätä kaupunkitulvien riskiä. 	<ul style="list-style-type: none"> • Taajamien ajonopeuksien alentamisella, liikennevalvonnalla ja liikenteen hallintatoimilla kohtuullinen myönteinen vaikutus liikenneturvallisuuteen • Suunnitelmassa tulvariskialueiden läheisyyteen sijoittuu hieman vertailupohjaa enemmän rakentamista.
ELINOLOT JA VIIHTYISYYS	<ul style="list-style-type: none"> • Saavutettavuus kasvaa asukkaiden ja työntekijöiden näkökulmasta kasvaneen maankäytön sekä liikenneverkon kehittymisen seurauksena. • Asukasmäärien kasvu ja tiivistäminen lisäävät painetta kaupungin sisäisille viher- ja virkistysalueille etenkin pk-seudulla, tiivistäminen luo edellytyksiä taajamia ympäröivien virkistysalueiden säilymiselle. 	<ul style="list-style-type: none"> • Saavutettavuus paranee vertailupohjaan nähden. Suurin syy tähän on joukkoliikenteen lipunhintojen alentaminen. Pikaratikkahankkeilla on saavutettavuuteen paikallisesti myönteisiä vaikutuksia. • Tiivistyvä maankäyttö ja asukasmäärien lisääntyminen ensisijaisella vyöhykkeellä lisää viheralueiden käyttöpainetta ja hankaloittaa riittävän palveluverkon toteutumista erityisesti eniten tiivistyvillä alueilla.

<ul style="list-style-type: none"> • Kasvu luo haasteita palveluverkon riittävydelle erityisesti jo nykyisellään tiiviillä asumisen alueilla. • Kasvava henkilöautoliikenne vähentää asuinalueiden viihtyisyyttä ja lisää merkittävästi ruuhkautuvuutta. • Joukkoliikenteen lipun hintoihin kohdistuu operointi- ja infrakustannusten nousun myötä korotuspaineita. • Saavutettavuusköyhien autottomien määrä ja osuus laskee hieman pk-seudulla ja nousee merkittävästi kehyskunnissa. 	<ul style="list-style-type: none"> • Kaupunkiudistusalueita on tunnustettu kehittämistoimenpiteiden kohdentamiseksi ja alueellisen eriytymiskehityksen estämiseksi. • Ruuhkautuvuus vähenee vertailupohjaan nähden. • Panostukset joukkoliikenteen lipunhintojen alentamiseen ja palvelutason parantamiseen vähentävät saavutettavuusköhyttä.
---	--

7.5 Yhteisvaikutukset ja ristiriitaiset vaikutukset

MAL 2023 -suunnitelman asiantuntija-arvioinnin kooste toisen suunnitelmaluonnoksen (VE2) toimenpiteistä on esitetty liitteessä 2. Suunnitelma sisältää useita toimenpiteitä, jotka edistävät suunnitelman kaikkien päätavoitteiden saavuttamista. Toisaalta suunnitelmassa on mukana toimenpiteitä ja toimintaympäristön muutoksia, joilla on päätavoitteiden osalta ristiriitaisia vaikutuksia (taulukko 7). Huolellisella jatkosuunnittelulla monia haitallisia vaikutuksia on mahdollista vähentää.

Helsingin seutu kasvaa kestävästi

Maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämisen suurin haaste liittyy seudun jatkuvaan ja nopeaan kasvuun, minkä vuoksi seudun toiminnallisuuden varmistaminen on yhä tärkeämpää. Seudun asuntotuotanto vastaa kasvavaan kysyntään ja edistää seudullista ja kansainvälistä kilpailukykyä. Seudun ydinalueille ja joukkoliikenteen piiriin tiivistyvällä maankäytöllä lievennetään huomattavasti kasvun haittapuolia ympäristölle sekä kannustetaan kestävään liikkumiseen. Maankäytön tehostaminen erityisesti keskuksiin ja raideliikenteen piiriin lisää myös saavutettavuus- ja kasautumisetuja sekä vahvistaa hankkeista saatavia hyötyjä. Kehitys luo mahdollisuuden uudistaa olevia alueita ja erityisesti asemaympäristöjen kehittämällä edistetään alueiden turvallisuutta ja houkuttelevuutta tuomalla asemanseudut osaksi ihmisten arkiympäristöä.

Tiivistäminen nykyrakenteeseen vähentää metsäkatoa ja ympäristöön kohdistuvia paineita muualla seudulla. Riskejä kohdistuu kuitenkin tiivistyvän kaupunkialueen sisälle. Vaikka suunnitelmassa asukasmäärien kasvu on useilla ympäristön kannalta arvokkailla alueilla vertailupohjaa vähäisempää, saattavat asukasmäärät joillain ympäristön kannalta arvokkailla alueilla pysyä samana tai sijoittua laajemmin. Metsäkadon määrä vähenee vertailupohjaan nähden mutta säilyy silti suhteellisen korkeana. Metsien ja ympäristön säilyttäminen on keskeistä myös seudun vetovoiman sekä elinympäristön viihtyisyyden ja terveellisuuden kannalta.

MAL-suunnitelma tukee vertailupohjaa paremmin joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä, joskin kehitys vuoteen 2040 on epävarmaa. Maankäytön tiivistämisellä ja autonomistukseen vaikuttavilla toimenpiteillä voidaan lisätä kestävien kulkumuotojen osuutta entisestään. Suunnitelman pikaratikoilla ja niiden maankäytöllä on paikallisesti tärkeä rooli saavutettavuuden ja kestävien kulkumuotojen käytön tukena sekä alueiden tasapainoisen kehityksen edistämiseksi.

Kansallisten ja EU-tason toimien myötä ennustettu ajoneuvokannan uusiutuminen vähentää vuoteen 2040 mennessä merkittävästi liikenteen CO₂-päästöjä sekä pakokaasupäästöjä. Seudun tiivistyvä maankäyttö tukee pitkällä aikavälillä kestävästä liikkumisesta. Moottoriajoneuvoliikenteen liikenesuorite kuitenkin kasvaa noin kolmanneksella seudun asukasmäärän kasvun sekä autoilun

käyttökustannusten laskun myötä. Suoritteiden kasvu lisää paitsi CO₂-päästöjä, myös tie- ja katupölyä sekä yhdessä asukasmäärien kasvun kanssa liikenteen melulle altistuvien määrää. MAL-suunnitelmaluonnoksen toimenpiteillä ei onnistuta vähentämään liikennesuoritetta. Useiden suunnitelman liikenteen päästövähennystoimenpiteiden tulokset riippuvat jatkosuunnittelun aikana tehtävistä päätöksistä.

Suunnitelman asumisen ja rakentamisen päästövähennystoimilla voidaan tukea seudun ympäristöystävällisempää kehitystä. Suunnitelman toimenpiteillä kannustetaan asuntokannan entistä suurempaan energia- ja resurssitehokkuuteen, joka on tärkeää myös seudun menestyksen sekä houkuttelevuuden kannalta. Toisaalta asumisen toimilla, kuten energiaremonteilla, voidaan nostaa asumisen laatua.

Helsingin seutu tarjoaa laadukkaan ja monipuolisen elinympäristön

Suunnitelmassa pyritään tasapainoiseen uudistuotantoon. Monipuoliset asumisen vaihtoehdot vastaavat seudun asukkaiden tarpeisiin ja elämäntilanteisiin. Suunnitelman mukainen tiivis ja tehokas rakentaminen vähentää uuden rakennusmaan tarvetta. Toisaalta suunnitelman mukainen monipuolinen asuntotarjonta haastaa paikoin hiilinielujen- ja varastojen säilymistä sekä saattaa lisätä asumisen energiantarvetta. Suunnitelmassa on tunnistettu kaupunkiudistusalueita, joihin erityisesti tulisi kohdentaa alueiden uudistamiseen ja monipuolistamiseen liittyviä toimenpiteitä.

Meluvyöhykkeillä asuvien määrä ja osuus väestöstä kasvaa tiivistymisen ja liikennesuoritteiden kasvun myötä. Melusteillä saadaan hieman laskettua melulle altistuvien määrää. Ensisijaisia keinoja liikennemelulle altistumisen vähentämiseksi ovat melun vähentäminen liikennemääriin, nopeuksiin, ajoneuvotekniikkaan ja päällysteisiin vaikuttamalla sekä maankäytön sijoittaminen kauemmas melulähteestä. Melusteiden rakentaminen on vasta viimesijainen keino. Kaupunkiseudun kasvaessa melulähteiden välttäminen käy yhä vaikeammaksi ja melun vaikutusten rakenteellinen torjunta kalliimmaksi.

Lähipalveluiden saavutettavuus ja toisaalta palveluiden tarkoituksenmukainen sijoittuminen tukee kestävien kulkutapojen käyttöä. Kävely- ja pyöräilyetäisyydeltä löytyvät lähipalvelut edistävät arjen sujuvuutta, terveysvaikutuksia ja ovat tärkeitä erityisesti haavoittuvien liikkujaryhmien kannalta. Toisaalta palveluiden olemassaolo tai saavutettavuus ei kuvaa niiden laatua, joka on alueiden veto- ja pitovoiman kannalta tärkeää. Palveluverkon kantokyvyn kannalta lähipalveluille kaavoitetut tontit ja niiden riittävyys on huomioitava ja suhteutettava asuntotuotantoon.

Helsingin seutu menestyy kansainvälisesti

Vahva raideliikenteen kehittäminen parantaa palvelutasoa sekä lisää saavutettavuutta joukkoliikenteellä. Toisaalta raideliikennehankkeet vaativat suuria investointeja sekä nostavat merkittävästi liikennöintikustannuksia (mukaan lukien infrakorvaukset) heikentäen järjestelmätason HK-suhdetta. Vasta maankäytön merkittävä tiivistäminen raideyhteyksien varteen voi pidemmällä aikavälillä tukea merkittävästi kokonaistaloudellista kannattavuutta.

Suunnitelmaan lisätty joukkoliikenteen lisäsubventio lipunhintojen alentamiseksi edesauttaa hyötyn saavuttamista, mutta on julkistaloudellisesti kallis ratkaisu. Tuottamistaan laaja-alaisista hyödyistä huolimatta se kaventaa liikennejärjestelmän tulopohjaa ja uhkaa osaltaan julkistaloudellista kestävyyttä, jonka suhteen liikkumatila on rajallinen.

Myös nykyisen kaltainen kiinteistövero rajaa julkistaloudelle suurista investoinneista kertyviä hyötyjä. Toisaalta juuri raideinvestointien avulla on mahdollista vastata resurssiviisaaseen sekoittuneeseen kaupunkirakenteeseen kohdistuvaan kysyntään. Yhdyskuntarakenteen strategisen tiivistämisen edistäminen vastaakin sekä tiiviin, sekoittuneen kaupunkirakenteen niukkuuteen että seudun hajanaisuuden aiheuttamiin ongelmiin.

Investointikustannuksiin nähden suuria matka-aikahyötyjä voitaisiin usein saavuttaa lisäämällä tieliikenteen kapasiteettia, mikä johtaa henkilöautoliikenteen kasvuun. Tieinvestointien priorisointi yhteiskuntataloudellisen tehokkuuden perusteella on kuitenkin ristiriidassa muiden tavoitteiden, esimerkiksi päästövähennysten, kanssa. Myös tieliikenteen negatiivisten ulkoisvaikutusten ja maankäytön kehityksen pidemmän aikavälin vaikutusten huomiointi muuttaa kokonaiskuvaa.

Tieliikenteen kapasiteetin kasvattamisen hyötyjen rajallisuus konkretisoituisi vasta ajoneuvoliikenteen kaupunkiseuduilla korostuvien negatiivisten ulkoisvaikutusten hinnoittelun ja sitä pidemmällä aikavälillä seuraavien kehityskulkujen myötä. Lisäksi on aiheellista huomata, etteivät henkilöautosuoritetta kasvattavat saavutettavuusmuutokset välttämättä palvele kaikkia väestöryhmiä yhtäläisesti. Hyvästä joukkoliikennesaavutettavuudesta huolimatta osa asukkaista kokee liikenneköyhyyttä. Ilmiön seudullisen tason arviointi on kuitenkin vaikeaa.

Työpaikka-alueiden keskittyminen tuottaa sekä liikenteellisiä hyötyjä että kasautumisetuja. Keskittyneille työpaikka-alueille on kustannustehokkaampaa järjestää toimivat liikenneyhteydet, mukaan lukien hyvä joukkoliikenteen palvelutaso. Monipuoliset ja laajat työpaikkakeskittymät luovat edellytyksiä yritysten väliselle verkottumiselle, tehokkaammalle tiedon leviämiselle ja mahdollistavat pitkälle erikoistuneiden alihankkijaverkostojen muodostumisen. Tehostuneesta tiedonjakamisesta tai alihankkijoiden ja muiden jaettujen resurssien käytöstä syntyvät hyödyt eivät kuitenkaan erotu yhteiskuntataloudellisesta arviointikehikosta. Kasautumisvaikutuksista syntyvien taloudellisten hyötyjen arviointi on haasteellista, sillä vaikutukset ovat osin päällekkäisiä ja tiiviiden työpaikka-alueiden ja tuottavuuden välisiä yhteyksiä on tutkittu varsin vähän.

Taulukko 7: Tunnistettut ristiriitaiset vaikutukset

	Hiilineutraali	Hyvinvoiva	Menestyvä
Seudun väestönkasvu	<ul style="list-style-type: none"> - Lisää liikennesuoritetta - Lisää metsäkatoa, luonnonvarojen käyttöä ja painetta ympäristölle + Luo edellytyksiä joukkoliikenteen palvelutason parantamiselle 	<ul style="list-style-type: none"> - Haasteet palveluverkon riittävyydelle erityisesti jo nykyisellään tiiviillä asumisen alueilla - Lähiluonnon asukaspaine kasvaa + Hillitsee asumisen hintaa 	<ul style="list-style-type: none"> + Varmistaa seudullisen ja valtakunnallisen kilpailukyvyyn - Vaatii merkittäviä investointeja infraan ja palvelutuotantoon
Maankäytön tiivistäminen	<ul style="list-style-type: none"> + Lisää kestäväää liikumista ja vähentää päästöjä + Vähemmän metsäkatoa - Lämpösaarekeilmiö ja hulevesien hallinta 	<ul style="list-style-type: none"> - Vähemmän lähiluontoa - Palveluverkon toteutumisen haasteet + Palveluiden parempi saavutettavuus 	<ul style="list-style-type: none"> + Kasautumis- ja saavutettavuusetuja + Infrastruktuurin ja palvelujen järjestämisen kustannustehokkuus
Monipuoliset asumisen vaihtoehdot	<ul style="list-style-type: none"> - Suuret asunnot/pien-taloasuminen aiheuttavat enemmän rakentamisen päästöjä, käytönaikaista energiankulutusta ja metsäkatoa 	<ul style="list-style-type: none"> + Vastaavat erilaisiin tarpeisiin ja elämäntilanteisiin + Parempi asuttavuus ja asumisen laatu + Torjuu/korjaa alueellista eriytymiskehitystä 	<ul style="list-style-type: none"> + Seudun runsas ja monipuolinen asuntotarjonta on seudulle tärkeä kilpailukykytekijä + Täydennysrakentaminen tukee paikallisten asukasohjien kasvua
Tieinvestoinnit	<ul style="list-style-type: none"> - Henkilöautoliikenne kasvaa, joskin seudullinen merkitys vähäinen 	<ul style="list-style-type: none"> - Lisää tie- ja katupölyä - Lisää liikennemelle altistuvia - Estevaikutukset 	<ul style="list-style-type: none"> + Usein suuria matkai-kahyötyjä suhteessa investointikustannuksiin
Sähköautolun tukitoimet	<ul style="list-style-type: none"> + Vähentää päästöjä 	<ul style="list-style-type: none"> + Vähentää lähipäästöjä, lukuun ottamatta tie- ja katupölyä - Ei kaikille mahdollinen, hyödyt kohdistuvat hyvin toimeentulleille 	<ul style="list-style-type: none"> - Nykyisellä verotuksella vähemmän verotuloja valtiolle - Ei vähennä tilantarvetta - Sähköautojen saatavuus ja hinta

8 Jatkosuunnittelua, suunnitelman toimeenpanoa ja seurantaan koskevat ehdotukset

Tässä kappaleessa kuvataan toimintaympäristön riskejä, esitetään suosituksia jatkosuunnitteluun, tarkemman tason suunnitteluun ja MAL 2023 -suunnitelman seurantaan sekä toimenpiteitä haitallisten vaikutusten välttämiseksi. Suunnitelman valmistelun lähtökohtana on toiminut seudun myönteisen kehityksen tukeminen, haitallisten vaikutusten välttäminen ja kokonaisvaikutuksiltaan mahdollisimman hyvien ratkaisujen valinta. MAL 2023 -suunnitelman vaikutusten arviointi osoitti, että päätavoitteista Hiilineutraali on vielä kaukana tavoitetasoista. Sen sijaan Hyvinvoiva ja Menestyvä -tavoitteisiin kyetään vastaamaan melko hyvin.

8.1 Toimintaympäristön riskien tunnistaminen

Toimintaympäristöä tulevat lähivuosikymmeninä muokkaamaan voimakkaasti ilmastonmuutos ja siihen sopeutuminen, talous, monilla aloilla lisääntyvä työvoimapula, väestörakenteessa tapahtuvat muutokset (ikäntyminen, syntyvyyden lasku ja maahanmuutto), teknologian kehitys sekä näihin liittyvät muutokset työssä ja vapaa-ajan vietossa. Viime aikoina toimintaympäristö on vaikuttanut aiempaakin vaihtelevammalta ja nopeasti muuttavalta (korona, turvallisuus, energiakriisi). Äkillisiltä ja osin ennakoimattomiltakin muutoksilta tullaan tuskin välttymään tulevaisuudessakaan. Esimerkiksi ilmastokriisin vaikutukset saattavat näkyä nopeammin kuin niihin pystytään suunnitteluratkaisuilla vaikuttamaan.

Osa toimintaympäristöön liittyvistä muutoksista ja epävarmuuksista on globaaleja. Näistä esimerkkejä ovat viime vuosina toteutuneet maailmanlaajuinen pandemia, geopoliittinen epävakaus ja tähän liittyvät turvallisuusuhkat sekä energiakriisi. Osa riskeistä taas on kansallisen tason haasteita kuten väestön ikääntyminen, syntyvyyden lasku, työperäisen maahanmuuton riittämätön määrä ja näistä syntyvä työvoimapula.

Kansallisesti julkistalouden kestävyysvaje on ollut jo pidempään nähtävissä ollut kehityskulku. Maailmanpoliittisesta tilanteesta paljolti johtuva maailmantalouden epävarmuus ja mahdollinen globaali taantuma heijastuvat osaltaan Suomeen, mikä uhkaa entisestään heikentää Suomen taloudellista kestävyyttä. Kansainvälisen ja kansallisen tason epävarmuudet heijastuvat myös Helsingin seudulle ja voivat vähentää seudullisen suunnitelman toteuttamismahdollisuuksia. Suunnitelmaa on tehty poikkeuksellisen epävarmassa toimintaympäristössä, joten suunnitelman toteutumiseen liittyy lukuisia eritasoisia riskejä.

Osa tunnistetuista ja mahdollisesti myös ennakoimattomista ilmiöistä tulee toteutumaan suunnitteluratkaisuista riippumatta. Suunnittelulla pyritään ennakoimaan muutoksia, vastaamaan tulevaisuuden haasteisiin mahdollisimman tehokkaasti, minimoimaan riskit ja huomioimaan mahdollisuudet.

MAL 2023 taustaselvityksenä laaditussa tulevaisuustarkastelussa Helsingin seudulla tunnistettiin riskejä erityisesti seuraavista näkökulmista ([Tulevaisuustarkastelut](#)):

- Epävireinen orkesteri (yhteistyö ei toimi)
- Hiipuva veturi (kilpailukyky ei kasva)
- Turbodiesel (kasvu ei ole kestävä)
- Korttitalo (sosiaaliset ongelmat kasaantuvat)

Merkittävimmät riskit on esitetty taulukossa 8. Riskien tunnistamisen lisäksi on arvioitu, miten suuri todennäköisyys ja millaiset vaikutukset liittyvät näiden toteutumiseen. Riskien tunnistaminen ja arviointi perustuvat MAL 2023 -suunnittelun taustatyönä tehtyihin tulevaisuustarkasteluihin, Nykytila ja kehityssuunnat -selvitykseen sekä vaikutusten arvioinnin yhteydessä tehtyyn asiantuntijatyyöhön.

Taulukko 8: Tunnistettujen riskitekijöiden vaikuttavuus ja todennäköisyys

Vaikuttavuus kasvaa ->							
Todennäköisyys kasvaa ↑	Liikenteen hinnoittelu ja verotus tukevat yksityisautoilua	Henkilöautoilun suorite kasvaa	Tieliikenteen hiukkaspäästöt lisääntyvät	Asumisen hinta nousee	Väestö ikääntyy ja työvoimapula voimistuu 4)	Luontokato etenee nopeasti 1), 2), 3)	Päästötavoitteita ei saavuteta
	Rakentamisen laatu on heikkoa	Palveluverkko harvenee (mm. sote)	Seudulle ei synny riittävästi monipuolista asuntotuotantoa	Energian saatavuus heikkoa ja hinta nousee	Segregaatio kasvaa 6)	Julkistalouden kestävyysvaje 5)	Ilmastonmuutoksella on merkittäviä seurauksia
	Etätyötä tehdään yhä enemmän	Väestö ei sijoitu kestävän liikkumisen vyöhykkeille	Joukkoliikenteen kysyntä pienenee	Joukko-liikenteen lipunhinnat nousevat (infra - korvauksista ei saada sovittua)	Valtion ja kuntien yhteistyö ei toimi (osa-optimointi) 7)	Poliittinen sitoutuminen tavoitteisiin ja toimiin puuttuu	Taloudellinen taantuma
	Monipaikkaisuus lisääntyy	Työpaikat ja asunnot yhä kauempana toisistaan	Ajoneuvokanta uudistuu hitaasti			Yhdyskunta-rakenne hajautuu	Maailmanlaajuiset kriisit (pandemiat, sodat)

	Erittäin merkittävä riski
	Merkittävä riski
	Kohtuullinen riski
	Melko vähäinen riski
	Vähäinen riski

Seuraavilla toimilla voidaan osaltaan pienentää tunnistettujen riskien todennäköisyyttä tai lieventää toteutuvan riskin vaikutuksia:

- 1) Ilmastonmuutoksen hillintä ja sopeutuminen (kunnat, seutu, valtio)
- 2) Yhteinen sitoutuminen tehokkaisiin ja monipuolisiin toimiin liikenteen CO₂-päästöjen vähentämiseksi sekä lyhyellä että pitkällä tähtäimellä (seutu, kunnat, valtio)
- 3) Arvokkaiden elinympäristöjen ja niitä yhdistävien muiden viheralueiden säilyttäminen, ennallistaminen ja monimuotoisuuden vaaliminen seudun tiivistyessä (kunnat, seutu)
- 4) Työvoiman saatavuuden turvaaminen, hyvien edellytysten luominen yrityksille ja työntekijöille, tutkimus-, kehitys- ja innovaatiotoiminnan riittävä rahoitus (valtio, kunnat)
- 5) Olemassa olevaan maankäyttöön, infraan ja palveluihin keskittyminen, investointiohjelman toteutuksen priorisointi (valtio, seutu, kunnat)
- 6) Investointien suuntaaminen kaupunkiuudistusalueille (kunnat, valtio)
- 7) Yhteistyön vahvistaminen ja jatkuva vuoropuhelu (valtio, kunnat)

Merkittävät riskit ja niihin varautuminen

Merkittävimmät MAL-tavoitteiden toteutumista estävät riskit liittyvät päästövähennystavoitteen saavuttamiseen ja ilmastonmuutoksen sekä luontokadon etenemiseen. Lisäksi väestörakenteen muutokset ja uhkaava työvoimapula muodostavat erittäin merkittävän riskin seudun menestykselle. Julkistalouden haasteet sekä valtion ja kuntien yhteistyön heikkeneminen muodostavat merkittävän riskin suunnitelman toteuttamiselle. Asumisen hinnan nousu ja segregaaation lisääntyminen ovat myös riskejä, joiden toteutuminen on melko todennäköistä ja joilla voi olla merkittäviä sosiaalisia vaikutuksia.

Eriyisesti liikenteeseen kohdistuu merkittäviä päästövähennystavoitteita, joihin pääseminen edellyttää sekä nopeaa ajoneuvokannan uudistumista että merkittävää henkilöautosuoritteiden vähentämistä. Ajoneuvokannan odotetaan uudistuvan Helsingin seudulla hieman nopeammin kuin kansallisessa perusennusteessa. Tämä on kuitenkin tavoitteiden kannalta liian hidasta ja riittämätöntä. Kansallisesti on asetettu tavoite, ettei henkilöautoliikenteen suorite lisääny 2020 tasosta. Tähän tavoitteeseen pääseminen edellyttäisi Helsingin seudulla huomattavasti voimakkaampia ohjaavia ja rajoittavia toimia. Ilmastotavoitteen saavuttaminen näyttää nykytoimin lähes mahdottomalta ja tällä on suuria vaikutuksia kansallisesti ja globaalisti.

Ilmastonmuutoksen myötä helteet ja sään ääri-ilmiöt lisääntyvät, merenpinta nousee, sateisuus ja pilvisuus kasvavat. Asumisen ja infrastruktuurin sijoittumista pitäisi välttää alueille, joissa niille saattaa aiheutua vahinkoa tai vaaraa muuttuvan ilmaston takia. Riskinä on, että suunnittelussa ja rakentamisessa ei huomioida riittävästi sopeutumisen näkökulmaa, mistä aiheutuu vaikutuksia terveyteen ja turvallisuuteen sekä näihin liittyviä kustannuksia.

Luontokato uhkaa kiihtyä, ellei yhdyskuntarakennetta tiivistettäessä kiinnitetä riittävästi huomiota arvokkaiden elinympäristöjen ja niitä yhdistävien muiden viheralueiden säilymiseen, ennallistamiseen ja monimuotoisuuteen. Metsät sitovat hiiltä, joten niillä on tärkeä merkitys myös ilmastonmuutoksen hillinnässä kuten myös muutoksiin sopeutumisessa. Ilmastonmuutoksen eteneminen taas heikentää luonnon monimuotoisuutta, koska lajit eivät ehdi sopeutua elinympäristön muutoksiin. Luontokadon pysäyttäminen edellyttää ilmastonmuutoksen nopeaa hillintää tavalla, joka minimoi luontoon kohdistuvat haitalliset vaikutukset.

Väestön ikääntyminen ja syntyvyyden lasku aiheuttavat jatkuvaa työvoimapulaa aluksi erityisesti suorittavassa työssä ja palvelualueilla. Osaltaan ikääntyminen heijastuu myös heikoksi talouden kasvunäkymäksi. Tulevaisuudessa työvoimapula on laajenemassa koskemaan yhä useampia toimialoja, tehtäviä ja koulutusasteita. Työvoiman riittävä saatavuus on merkittävä ja melko todennäköinen riski, jonka yhtenä ratkaisuna voidaan nähdä maahanmuutto. Yhteiskunnan ja elinympäristön on oltava riittävän houkuttelevaa, jotta ulkomaisia työntekijöitä, perheitä ja opiskelijoita saadaan asettumaan Helsingin seudulle.

Kansallisella tasolla julkistalouden kestävyysvaje on suuri ja mahdollinen talouden taantuma voi heikentää julkistalouden tilannetta entisestään. Hyvinvointialueiden toiminnan käynnistyminen vuoden 2023 alussa vaikuttaa kuntatalouteen ja voi heijastua kuntien investointikykyyn jatkossa. MAL-suunnitelmaluonnos sisältää merkittäviä panostuksia liikennejärjestelmän kehittämiseen. Mikäli mitavaa investointiohjelmaa ei kyetä toteuttamaan, sillä on vaikutuksia seudun kestäväan kasvuun ja tasapainoiseen kehitykseen.

Segregaatiota pyritään ehkäisemään mm. monimuotoisia alueita toteuttamalla ja kiinnittämällä erityishuomio kaupunki uudistusalueisiin. On kuitenkin riskinä, ettei alueita toteuteta riittävän monimuotoisina, laadukkaina tai viihtyisinä. Asuntotuotannon monipuolisuus riippuu osaltaan myös

valtion tukien kohdentumisesta, kriteereistä ja suuruudesta. Asuntorakentaminen on suhdanteista riippuvaista ja taloudellinen taantuma voi vaikuttaa rakentamisen määrään sekä toteutuvan rakentamisen laatuun ja sijoittumiseen. Lisäksi on tunnistettu, että ainakin edellisvuosina vapaarahoitteisesta asuntotuotannosta paikoin huomattavan suuri osa on päätynyt vuokramarkkinoille. Esimerkiksi energian, lainojen ja rakentamisen kustannuskehityksellä on huomattavia vaikutuksia sekä kuluttajien että rakennuttajien käyttäytymiseen. Myös kaupunkiudistusalueiden toteutus saattaa jäädä vaillinaiseksi julkisen talouden kantokyvyn heikentyessä.

Valtion ja kuntien yhteistyö on avainasemassa ratkaistaessa kansallisen tason haasteita, joihin erityisesti Helsingin seudulla tulisi päästä. Epävarmassa heikon kasvun ajassa on riskinä osavoiminnan lisääntyminen ja kunkin osapuolen omien tavoitteiden korostuminen. Seudullinen yhteinen sopiminen voi olla entistä haastavampaa. Tällöin poliittinen sitoutuminen saattaa jäädä löyhemmäksi ja suunnitelman ohjausvaikutus kärsii. Valtion tuen mahdollinen suuntautuminen Helsingin seudun ulkopuolelle (esimerkiksi suurten ratahankeiden hankeyhtiöille) voi aiheuttaa riskin Helsingin seudun houkuttelevuuden ja kansainvälisen kilpailukyvyn kehitykselle.

Kiihtynyt inflaatio on tarkoittanut kustannusten ja hintojen laaja-alaista kasvua. Tämä on vaikuttanut myös liikennehankkeiden kustannusarvioihin. Mikäli heikko talouskehitys jatkuu ja julkisen talouden raamit muuttuvat vain ahtaammiksi, on todennäköistä, etteivät investoinnit seudun liikennejärjestelmään toteudu suunnitellussa mittakaavassa. Julkistaloudelle tarpeiden priorisointi sekä maankäytön keskittäminen olemassa olevan infrastruktuurin ja toteutuksessa olevien hankkeiden yhteyteen voi olla sinänsä myönteistä.

Energian riittävyys ja hinta on noussut aiempaa merkittävämmäksi riskiksi, jonka haasteet voivat jatkua vielä pitkään. Energiankulutuksen resurssiviisauteen tulee kiinnittää huomiota sekä asumisen että liikenteen osalta. Esimerkiksi liikenteen osalta myös sähköautot kuluttavat ainakin tois-taiseksi niukkoja resursseja, eikä ajoneuvokannan uudistuminen vähäpäästöiseksi välttämättä ratkaise täysin myöskään energian saatavuusongelmia.

Muut riskit

Kestävien kulkutapojen käyttöön siirtyminen edesauttaa päästövähennystavoitteiden saavuttamista. Koronapandemian aikana joukkoliikenteen käyttö väheni kuitenkin merkittävästi erityisesti yleistyneen etätyön takia. Riskinä on joukkoliikenteen käytön ja lipputulojen jääminen pysyvästi aiempaa alhaisemmalle tasolle.

Suuret joukkoliikenneinvestoinnit (mm. Länsimetro, Raide-Jokeri, Kruunusillat) lisäävät painetta uudistaa HSL:n infrakorvausmenettelyä. Mikäli tätä ei pystytä tekemään, riskinä on joukkoliikenteen lipunhintojen nousu. Tämä johtaa joukkoliikenteen käytön osalta negatiiviseen kierteeseen, jolloin kalliimmat lipunhinnat vähentävät joukkoliikenteen käyttöä ja lipputuloja, mikä pakottaa heikentämään palvelutarjontaa, jolloin joukkoliikenteen käyttö entisestään vähenee. Nykytilanteessa joukkoliikenteen lipunhintojen korottaminen on melko todennäköistä ja sillä on merkittäviä vaikutuksia.

Henkilöautoilun käyttökustannukset ovat laskussa sähköautojen yleistymisen myötä. Kokonaiskuvaan vaikuttavat kuitenkin myös pääomakustannukset sekä energian saatavuus ja sen mukainen hinta. Liikkumisen kustannusten muutokset kohdistuvat epätasa-arvoisesti: Edullinen sähköautoilu hyödyttää keski- ja suurituloisia, kun taas joukkoliikenteen lipunhintojen nousu kohdistuu enemmän pienituloisiin. Autoilun muuttuminen edullisemmaksi uhkaa tosin ruuhkauttaa tieverkkoa pahimmillaan merkittävästikin, mikä merkitsisi yhteiskuntataloudellisesti tehotonta aikakustannusten kasvua.

On melko todennäköistä, ettei liikenteen hinnoittelu ja kokonaisverouudistus tule etenemään kovin nopeasti. Tämä vaikeuttaa päästövähennystavoitteiden saavuttamista. Lisäksi maksujen kerääminen valtiontalouteen ilman niiden palautumista seudulle olisi haitallista seudun kansainvälisen kilpailukyvyyn kannalta ja ongelmallista myös resurssien käytön yhteiskuntataloudellisen tehokkuuden näkökulmasta. MAL 2019 -suunnitelmassa joukkoliikenteen lipunhintojen alentaminen oli tarkoitus toteuttaa tiemaksujen tuotoilla. MAL 2023 -suunnitelmassa lipunhintojen alentaminen toteutettaisiin erittäin merkittävällä valtion tuella, jonka toteutuminen sellaisenaan on epätodennäköistä.

Palveluverkko muuttuneen uusien hyvinvointialueiden myötä. Riskinä on palveluverkon harveneminen ja palveluiden saavutettavuuden heikkeneminen erityisesti kestäväillä kulkutavoilla. Palveluverkon muutokset ja sen vaikutukset saavutettavuuteen eivät ole vielä tiedossa.

Maailmanlaajuisen pandemian myötä etätyö on lisääntynyt merkittävästi ja tämä mahdollistaa myös monipaikkaisen asumisen aiempaa paremmin. Suurin osa seudun työpaikoista kuitenkin todennäköisesti säilyy jatkossakin Helsingin seudulla. Osa työstä voidaan toki tehdä kauempaa, mikä mahdollistaa työssäkäyntialueen laajentumisen. Kehyskunnat voivat saada jonkin verran muuttovoittoa pääkaupunkiseudun työllisistä, joiden ei tarvitse päivittäin kulkea pidempää työmatkaa. Toisaalta myös Helsingin seudun asukkaat voivat tehdä töitä seudun ulkopuolella ja ulkopuolelle. Etätyön yleistyminen ja monipaikkaisuus voivat osaltaan lisätä yhdyskuntarakenteen hajautumisen riskiä.

Varautuminen vakaviin kriiseihin ja häiriöihin

Varautuminen tarkoittaa valmistautumista ennakolta erilaisiin suuronnettomuuksiin, häiriötilanteisiin ja poikkeusoloihin. Tavoitteena on ennaltaehkäistä onnettomuuksia ja häiriötilanteita sekä varmistaa yhteiskunnan toiminnan mahdollisimman häiriötön jatkuminen myös erilaisissa kriisitilanteissa.

Maailmanlaajuiset kriisit (pandemiat, energia-, talous- ja humanitaariset kriisit, sodat) vaikuttavat toteutuessaan merkittävästi myös Suomeen ja Helsingin seutuun, kuten viime vuosina on saatu todeta. Kriiseihin varautuminen edellyttää laajaa yhteistyötä eri sektoreiden välillä sekä reagointikykyä myös äkillisiin mullistuksiin. Keskeistä on huolehtia kansallisesta huoltovarmuudesta, jolle Valtioneuvosto asettaa yleiset tavoitteet. Huoltovarmuuden keskeisin tavoite on turvata kriittisten infrastruktuurien, tuotannon ja palveluiden toimivuus, jotta väestön, talouselämän ja maanpuolustuksen välttämättömät perustarpeet pystytään täyttämään kaikissa olosuhteissa.

Helsingin seudulla kriittisiä toimintoja ovat mm. julkinen liikenne, rahti- ja matkustajasatamat, Helsinki-Vantaan lentokenttä, lukuisat valtakunnalliset logistiikkakeskukset mm. elintarvikehuoltoon liittyen sekä liikenneinfrastruktuuri (keskeiset valtakunnalliset maantie- ja rataverkon yhteydet). (Uudenmaan alueellinen riskiarvio 2018). Toimivien yhteyksien ja myös varareittien varmistaminen näihin kohteisiin on huoltovarmuuden ja jatkuvuuden hallinnan kannalta erittäin tärkeää.

Liikennejärjestelmää kokonaisvaltaisesti kehittämällä mahdollistetaan erilaisissa häiriötilanteissa vaihtoehtoisten kulkumuotojen ja/tai reittien käyttö. Erityisen tärkeää on varmistaa yhteiskunnan kannalta elintärkeiden kuljetusten toimivuus ja työmatkaliikenne. Häiriönhallintaa ja mm. liikenteen hallintaa kehittämällä mahdollistetaan liikenteen toimivuus myös erilaisissa häiriötilanteissa ja ehkäistään mahdollisia lisäonnettomuuksia. Helsingin seudulla joukkoliikenteen häiriönhallinta ja erilaisiin poikkeus tilanteisiin varautuminen on erityisen tärkeää työmatkaliikenteen kannalta. Erilaiset yhteiskunnalliset häiriötilanteet (mm. energiansaannin vaikeudet, haasteet työvoiman saatavuudessa, onnettomuudet) vaikuttavat myös joukkoliikenteen toimintaedellytyksiin ja on tärkeää

suunnitella ennalta tärkeiden joukkoliikenneyhteyksien toimivuus tai vaihtoehtoiset järjestelyt myös näissä poikkeustilanteissa.

Vakavat liikenneonnettomuudet maanteillä, radoilla, lentoasemalla tai satamissa ja merialueilla vaikuttavat olennaisesti liikennejärjestelmän toimivuuteen. Kestävän liikkumisen edellytysten parantaminen ja siirtyminen kestäviin kulkumuotojen käyttöön parantaa osaltaan järjestelmätason liikenneturvallisuutta.

8.2 Jatkosuunnittelu, haitallisten vaikutusten tunnistaminen ja niiden lieventämistä koskevat ehdotukset

Vaikutusten arvioinnin pohjalta laaditut suositukset jatkosuunnitteluun on koottu kuvaan 44. Suositukset on kuvassa jaoteltu päätavoitteittain, vaikka osa niistä tukee useampaa tavoitetta. Tarkemman tason toimenpiteitä on listattu taulukkoon 9. MAL-suunnitelma on strategisen tason seudullista suunnittelua. Siksi osa sen toimenpiteistä on yleispiirteisiä ja vaikutukset ovat pääosin välillisiä sekä useiden toimenpiteiden yhteisvaikutuksesta syntyviä. Suunnitelman lopulliset vaikutukset tulevat määrittämään pitkälti myös jatkosuunnittelussa tehtävien päätösten perusteella. Seudun kestävä kehityksen edistäminen sekä haitallisten vaikutusten lieventäminen on mahdollista seudullisella suunnittelulla sekä eri toimijoiden välisellä tiiviillä yhteistyöllä.



Kuva 44. Suositukset MAL 2023 -suunnitelman jatkosuunnitteluun

8.2.1 Useampaa tavoitetta tukevat suositukset

Vaikutusten arvioinnissa on tunnistettu keinoja, jotka vaikuttavat samanaikaisesti useaan tavoitteeseen. Tieliikenteen hinnoittelulla on positiivisia vaikutuksia sekä kestäväan kasvuun että taloudelliseen kestävyteen. Maankäytön sijoittuminen puolestaan vaikuttaa kaikkiin päätavoitteisiin.

Ajoneuvoliikenteen hinnoittelulla pyritään luomaan suhteellista kilpailuetua joukkoliikenteelle, vähentämään henkilöautoliikennettä ja tieverkon ruuhkautumista sekä ohjaamaan henkilöautoilijoita liikkumaan kestävin kulkumuodoin. Hyvin suunniteltuna tieliikenteen hinnoittelun olisi mahdollista tuottaa tehokkaita ohjausvaikutuksia, jotka hillitsisivät henkilöautosuoritteiden kasvua, liikenteen ruuhkautumista ja niistä aiheutuvia päästöjä. Ruuhkautumisen kasvu heikentää seudun saavutettavuutta ja on siten seudun menestykseen vaikuttava tekijä. Pidemmällä aikavälillä tienkäyttömaksut tukisivat myös yhdyskuntarakenteen kehitystä kestävämpään suuntaan.

Tieliikenteen hinnoittelumekanismia hyödyntäviä toimia liikenteen haittojen vähentämiseksi on käytössä jo useilla kaupunkiseuduilla. Tieliikenteen hinnoittelu olisi erittäin tehokas tapa vähentää ruuhkien aiheuttamia matka-aikatappioita ja parantaa suunnitelman yhteiskuntataloudellista kannattavuutta. Liikenteen hinnoittelun vaikutuksia on syytä tutkia laajasti. Huomiota olisi kiinnitettävä sosiaaliseen oikeudenmukaisuuteen ja vaikutuksiin eri liikkujaryhmiin sekä elinkeinoelämän kilpailukykyyn.

Asumista ja työpaikkoja tulisi sijoittaa entistä tavoitteellisemmin joukkoliikenteeseen tukeutuen. Maankäytön vielä vahvempi tiivistäminen kestävästi liikkumisen vyöhykkeille, joukkoliikenteen runkoyhteyksien varsille sekä keskuksiin ja asemanseuduille loisi paremmat edellytykset joukkoliikenteen palvelutason parantamiselle ja vähentäisi henkilöautoriippuvuutta. Joukkoliikennettä uhkaa nykyisellään kurjistumisen kierre. Matkustajamäärät ovat vähentyneet ja myös infrakorvauksista syntyy korotuspainetta lipunhintoihin ja tarvetta palvelutason karsimiseen. Tiiviillä maankäytöllä luodaan edellytyksiä joukkoliikennetarjonnan parantamiselle. Tätä kautta saadaan lisää matkustajia joukkoliikenteeseen ja lisää lipputuloloja, mikä vähentää lipunhintojen korotuspaineita ja osaltaan edistää kestävien kulkumuotojen käyttöä.

8.2.2 Helsingin seutu kasvaa kestävästi - suositukset



Päästövähennystavoitteet ja -velvoitteet tulevat todennäköisesti kiristymään tulevaisuudessa, jolloin Helsingin seudulla olisi kyettävä tehokkaasiin ja nopeisiin toimiin Hiilineutraali -päästövähennystavoitteen saavuttamiseksi. Suunnittelussa tulee huomioida, että kansallisena tavoitteena on henkilöautoliikenteen suoritteiden kasvun pysäyttäminen vuoden 2020 tasolle. Sähköautojen yleistyessä henkilöauton käyttökustannukset laskevat. Samaan aikaan joukkoliikenteen lipunhintoihin kohdistuu voimakasta nousupainetta.

Seudulla tulisi edistää liikenteen päästöjä vähentäviä toimenpiteitä, joiden toteutumiseen seutu voi itse vaikuttaa. Ympäristövyöhykkeiden kehittäminen ja pysäköintipolitiikan toimenpiteet ovat mahdollisia nykyisellä lainsäädännöllä. Ympäristövyöhykkeillä pyritään ennen kaikkea nopeuttamaan ajoneuvokannan uudistumista. Ympäristövyöhykkeet voitaisiin ottaa käyttöön Helsingin keskustasta liikkeelle lähtien. Vyöhykkeitä voidaan laajentaa vaiheittain ja ottaa asteittain käyttöön tiukempia rajoitteita. Polttomootoriajoneuvoille voidaan sallia pääsy vyöhykkeille maksulla tai bensa- ja dieselajoneuvojen liikkumista voidaan rajoittaa kokonaan ajallisesti tai alueellisesti.

Suunnitelmassa tulee ottaa käyttöön myös tehokkaita raskaan liikenteen päästövähennystoimia. Raskas liikenne aiheuttaa lähes puolet liikenteen päästöistä vuonna 2040, sillä käyttövoimaudistus on henkilöautoja selvästi hitaampaa. Kaupunkilogistiikkaa uudistamalla ja tehostamalla sekä edistämällä sähköisiä jakelukuljetuksia vaikutetaan raskaan liikenteen päästöihin kaupunkiseudulla. Käyttövoimaudistusta voidaan tukea myös raskaan liikenteen latausinfraan kehittämällä.

Uudisrakentamisen sijoittamista on tarkistettava kohti olemassa olevaa rakennetta seudun hiilinielut ja -varastot, arvokkaat luontoalueet, vesistöt, suojelu- ja virkistysalueet sekä ekologiset yhteydet huomioiden. Seudulla tulisi pyrkiä hyvittämään syntyvät luontohaitat luonnonsuojelulakiin tulevan ekologisen kompensaation periaatteiden mukaisesti niiltä osin, kun haittoja ei pystytä muilla keinoin välttämään. EU:n biodiversiteettistrategiaa tullaan toteuttamaan useiden vireillä olevien lakiuudistusten myötä. MAL-suunnittelussa tulee seurata lainsäädännön kehittymistä ja varautua ennalta lain vaatimusten muutoksiin.

MAL-suunnitelman asumisen ja rakentamisen päästövähennystoimenpiteitä tulee tarkentaa. Rakentamisen ja asumisen päästövähennystoimille tulisi asettaa selkeät tavoitetasot, jotta toimenpiteiden vaikutuksia voitaisiin arvioida. Kuntien tulisi tukea uusiutuvaa energiantuotantoa ja vähähiilistä uudistuotantoa.

8.2.3 Helsingin seutu tarjoaa laadukkaan ja monipuolisen elinympäristön - suositukset



Kuntien on tarpeen huolehtia maapolitiikan, kaavoituksen ja tontinluovutuksen keinoin riittävän, monipuolisen ja kohtuuhintaisen asuntotuotannon edellytyksistä. Valtion on puolestaan tuettava asuntotuotannon toteutusedellytyksiä. Uudisrakentaminen tulee ensisijaisesti suunnata alueille, joissa perusedellytykset arjen sujuvuudelle ovat kunnossa tai joissa lisäkehittämisellä saadaan parannettua nykyisten asukkaiden elinympäristöä ja arjen sujuvuutta.

Asumisen energiatehokkuuden parantamiseksi tulee kiinnittää erityistä huomiota olemassa olevan rakennuskannan energiatehokkuuteen ja vähäpääst-

töisen energiantuotannon edistämiseen. Pelkästään uusien asuntojen energiatehokkuutta parantamalla päästötavoitteita ei saavuteta rakennusten osalta.

Tulevaisuudessa seudun väestörakenne muuttuu nykyisestä (enemmän vieraskielisiä, enemmän ikääntyneitä). Maankäytön (ml. palvelut), asumisen ja liikenteen suunnittelussa on tunnistettava muuttuvan väestön tarpeet kaikilla suunnittelutasoilla.

Palveluiden sijoittumisen vaikutukset tulee tunnistaa jatkosuunnittelussa. Palveluiden sijoittumisella on keskeinen vaikutus liikkumistarpeeseen ja käytettävään kulkumuotoon. Palvelut tulisi sijoittaa siten, että ne kannustavat liikkumiseen kestävin kulkumuodoin ja parantavat osaltaan sujuvan arjen toteutumisedellytyksiä.

Määrällisten asuntotavoitteiden lisäksi tulee määritellä yhteisesti hyväksytyt laadukkaan ja monipuolisen asuntotuotannon kriteerit. Määrällisillä asuntotuotantotavoitteilla ei yksistään voida varmistaa laadukkaan ja monipuolisen asuntotuotannon toteutumista. Laadukkaalla ja monipuolisella asuntotuotannolla vaikutetaan erityisesti alueiden eriytymiskehitykseen.

Suunnitelmassa tunnistetut kaupunki-uudistusalueet tulee kytkeä suunnitelman muihin toimenpiteisiin, jotta toimenpiteet voidaan kohdentaa tarkemmin ja niiden toteutuminen pystytään paremmin varmistamaan.

Kävelyä ja pyöräilyä edistävien toimenpiteiden ja investointien rahoitus ja toteutuminen on varmistettava. Liikkumisen ohjauksella voidaan lisätä aktiivista liikumista, joka edistää myös kansanterveyttä. Hiukkaspäästöjä voidaan alentaa vähentämällä moottoriajoneuvoliikennettä ja rajoittamalla kitkarenkaiden käyttöä.

8.2.4 Helsingin seutu menestyy kansainvälisesti - suositukset



Helsingin seudun menestystä voidaan vahvistaa monin toimenpitein. Oikein suunniteltuna ja vaikutukset huolellisesti tunnistaen ohjauskeinoistakin saataisiin oikeudenmukaisia ja seudun menestystä vahvistavia.

Investointien priorisointia olisi hyvä jatkaa kokonaistaloudellisen vaikuttavuuden näkökulmasta. On tärkeää tunnistaa julkisen budjettirahoituksen rajallisuus ja resurssien niukkuus, mikäli liikenteestä kerättävää tulo-rahoitusta ei pyritä kasvattamaan esimerkiksi tieliikenteen haittoja hinnoittele-malla. Joukkoliikenteen infrakorvaus- ja subventiojärjestelmää tulee joka tapauksessa kehittää tavalla, joka pienentää lipunhintojen korotuspaineita ja tukee kestävien kulkumuotojen ja matkakettujen kilpailukykyä seudulla.

Seudun suunnittelussa tulee ottaa huomioon Helsingin seudun kansainvälinen kilpailukyky -selvityksen suositukset. Suhteessa pohjoismaisiin kilpailijoihinsa Helsingin seudulla on parannettavaa erityisesti tuottavuudessa ja innovaatiokyvykyssä sekä niihin olennaisesti liittyvässä työperäisessä maahanmuutossa. Tarkasteltujen kaupunkien joukossa Helsingin alueen työllisyys on alhaisin ja työttömyys korkein. Koulutetun työvoiman saatavuudessa sekä tutkimus- ja kehitysmenoissa Helsingin seutu on pohjoismaisten verrokkien viimeisenä. Myös kestävään kehityksen liittyvissä kysymyksissä Helsingin seutu on selkeällä takamatkalla: hiilinieluja ja suojeltuja alueita on verrokkeja vähemmän, ja hiilineutraaliustavoitteet ovat pohjoismaista keskikastia.

Helsingin seudun vahvuuksiksi suhteessa verrokkeihin osoittautuivat puolestaan teknologiateollisuus- ja startup-vetoinen innovatiivisuus, tasa-arvoisuus sekä hyvään työelämän ja vapaa-ajan tasapainoon liittyvät mittarit. Helsingin seutu on tulosten mukaan onnellinen, turvallinen ja terveellinen ympäristö ja onnistunut välttämään segregatiota verrokkikaupunkiseutuja paremmin. Helsingin seudun vahvuuksista tulee pitää kiinni ja heikommin menestyneitä osa-alueita parantaa. MAL-suunnittelun tasolla erityisesti ekologiset kysymykset ovat keskeisiä ja ilmastotoimiin tulisi lisätä kunnianhimoa.

Seudun hajanaisen luonteen aiheuttamien ongelmien ratkominen on seudun menestyksen rakentamisessa avainasemassa. Siksi vahvat panostukset keskeisten keskusten kehittämiseen ja asuntotarjonnan kasvattamiseen ovat perusteltuja. Yhdessä tämän kanssa laajempaa työssäkäyntivyyhykettä tulisi nivoa entistä tiiviimmin joukkoliikennejärjestelmään ja kehittää työpaikka-alueiden saatavuutta.

Taulukko 9: Suositukset tarkemman tason suunnitteluun

Suosituksset tarkemman tason suunnitteluun:**Liikenne**

- Suunnataan lisäpanostusta matkaketjujen kehittämiseen eli parannetaan liikkujan koko matkan toimivuutta, sujuvuutta, matka-aikaa ja hintaa. Liityntäpysäköinnin roolia ja merkitystä osana matkaketjua tulee arvioida ja kehittää. Suunnittelussa on huomioitava myös liityntäpysäköinnin houkuttelevuus ja ohjauskeinot liityntäpysäköinnin käyttöön (mm. tiekapasiteetti ja pysäköintimahdollisuudet).
- Citylogistiikan toimenpideohjelmien mukaisesti parannetaan logistiikan toimivuutta tiiviisti rakennetussa ympäristössä. Toimenpiteillä voidaan sekä tehostaa jakelulogistiikkaa että mahdollistaa jakelu vähäpäästöisillä/päästöttömillä ajoneuvoilla.
- Muutetaan liikenneympäristöjä tukemaan valittua nopeusrajoitusta. Nopeusrajoitusten noudattamiseksi on tarpeen lisätä automaattista nopeusvalvontaa. Myös muuttuvien nopeusrajoitusten käyttöä kannattaa arvioida jatkosuunnittelussa.
- Arvioidaan liikennehankkeiden suunnitteluratkaisuja vastaamaan toimintaympäristössä (mm. liikennemäärissä) tapahtuneita muutoksia. Toimintaympäristön muutoksilla saattaa olla vaikutusta hankkeiden laajuuteen, vaiheistukseen ja kiireellisyyteen.

Rakentaminen

- Rakentamiskohteissa tulee hyödyntää mahdollisimman paljon rakentamisen yhteydessä syntyviä kiviaineksia ja muutenkin minimoida kuljetusmatkat.
- Kaavoissa tulee sitoa kiviainesten otto ja käsittely alueen muuhun maankäyttöön ja osoittaa kiviainesten ja uusiomaarakennusmateriaalien kierrätysalueita.
- Rakennettavien alueiden tasaukset tulee suunnitella niin, että alueella syntyvien ja rakentamisessa käytettävien kiviainesten määrät ovat mahdollisimman lähellä toisiaan.
- Rakentamiskohteissa tulee kierrättää ja uusiokäyttää kiviaineksia ja maamassoja.

Ekologiset yhteydet ja luonnon monimuotoisuus

- Asutuksen tiivistämisalueen rajaaminen ja lähiviheralueiden säilyttäminen
- Kaupunkivihreän vaaliminen ja lisääminen kaikilla suunnittelun tasoilla etenkin viheryhteystarpeiden alueilla erityisesti kaavoituksen keinoin mm. viherkertoimia hyödyntäen
- Metsäalueilla riittävien puskurivyöhykkeiden säästäminen, yhtenäisyyden säilyttäminen sekä pirstoutumisen välttäminen
- Lajistoselvitykset rakentuvilla alueilla ja lajien ekologian huomioiminen tarkemmilla suunnittelutasoilla
- Ekologisten yhteyksien turvaaminen ja kehittäminen tiiviissä kaupunkirakenteessa huomioiden eri lajiryhmien vaatimukset
- Ekosysteemipalveluiden huomioiminen, tukeminen ja alueellisten arvoalueiden selvittäminen
- Ekologinen kompensatio: suojellaan tai ennallistetaan toisaalla, kun toisaalla menetetään arvoalueita
- Virkistyskäytön ohjaaminen ja valvonta
- Kaupunkien viherryttäminen ja hallittu hoitamattomuus (villiinnyttäminen) luontokadon torjunnassa

Maisema

- Rakennettujen alueiden käytön tehostaminen arvokohteet huomioiden
- Tiivistettävän alueen rajaaminen, jolloin erityisesti arvokohteiden lähelle sijoittuva tiivistymispaine kohdistuisi arvokohteiden ulkopuolelle
- Rakentamisen ja tiivistymisen laajenemissuuntien huomioiminen maiseman ja kulttuuriympäristön arvokohteiden läheisyydessä. Alueilla tulee olla tilaa laajeta muualle kuin arvokohteille.

Vesistöt

- Puhtaiden hulevesien imeyttäminen maaperään pohjavesialueilla
- Pohjavesialueiden huomioiminen suunnittelussa, työmaaohjeistuksissa ja lupamääräyksissä
- Varautuminen onnettomuus- ja vuototilanteisiin
- Tiesuolan korvaaminen kaliumformiaatilla
- Pohjavesien suojele liikennehankkeiden yhteydessä mm. rakentamalla pohjaveden suojarakenteita.
- Huleveden imeyttäminen maaperään, laskeutusaltaat, kosteikot (Kuntaliiton hulevesiopas, kuntien ja kaupunkien hulevesiohjelmat)
- Huomioidaan hulevesien johtamiseen ja hallintaan liittyvät säännökset (mm. maankäyttö- ja rakennuslaki, vesihuoltolaki ja laki tulvariskien hallinnasta)
- Hulevesien hallinnan määräysten sisällyttäminen kaavoihin ja rakennusmääräyksiin

Sopeutuminen

- Maankäytön suunnittelu huomioiden ilmastonmuutokseen sopeutuminen ja varautuminen
- Rakennusmääräyksissä tulee huomioida rakennusmateriaalien vaikutus lämpösaarekeilmiölle sekä tunnistaa keinoja kaupunkivihreän lisäämiseksi (esim. viherkerroin)
- Tulvariskikartoitukset, hulevesisuunnittelu
- Tulvasuojelutoimenpiteet, kuten tulvarakenteet
- Kevyen liikenteen väylien talvikunnossapitoon panostaminen
- Erilaisten sään ääri-ilmiöiden huomioiminen kunnossapidon suunnittelussa
- Haavoittuvilla alueilla korostuu teknisten järjestelmien toimivuuden varmistaminen myös ääritilanteissa.

Terveys ja turvallisuus

- Riittävä meluntorjunta sekä ajonopeuksien alentaminen mahdollisuuksien mukaan.
- Pyöräliikenteen lisääminen edellyttää liikenneturvallisuuden vahvaa huomioimista suunnittelussa.

Elinolot ja viihtyisyys

- Lähiluonnon ja viheryhteyksien säilyttäminen alueiden rakentumisen yhteydessä, erityisesti tiivistyvillä alueilla
- Kaupunkivihreän lisääminen täydentyvillä alueilla
- Asuntotuotannon laadullisten kriteerien toteutumisen varmistaminen
- Monipuolinen ja riittävä asuntotuotanto
- Julkisten palveluiden toteutumismahdollisuuksien turvaaminen riittävällä Y-tonttivarannolla
- Toimenpiteiden kohdentaminen kaupunki-uudistusalueille

Talous ja elinkeinot

- Varmistetaan raskaan liikenteen taukopaikkojen toteutus kaavoituksella ja maanhankinnalla sekä kehitetään yhteistoimintamalleja palveluiden saamiseksi alueille.
- Helsingin seudun tieverkon luokittelutyön mukaisesti varmistetaan pitkämatkaisten kuljetusten reittien sujuvuus keskeisiin logistisiin solmuihin, jotta elinkeinoelämän ja logistiikan kilpailukyky säilyy.

8.3 Suunnitelman toteutumista ja vaikutusten seuranta koskevat ehdotukset

Seurannan lähtökohtana ovat suunnitelman päätavoitteet ja tavoitetasot. Seuranta tuo esille suunnitelman toimenpiteiden toteutumista sekä tavoiteltujen vaikutusten saavuttamista. Seurannalla pyritään vahvistamaan yhteistyötä maankäytön, monipuolisen asuntotuotannon ja liikennejärjestelmän yhteensovittamiseksi Helsingin seudulla. Seurantatulosten perusteella voidaan tarvittaessa toimia ympäristöhaittojen ehkäisemiseksi tai lieventämiseksi suunnitelmakauden aikana.

MAL-sopimuksen seuranta

MAL-sopimuksen toteutumista seuraa sopijaosapuolten edustajien vuosittain kokoontuva seuranta-kokous, jonka valmistelusta vastaa MAL-sopimussihteeristö. Seuranta-aineiston kokoamisesta vastaa sopijaosapuolista ja seututiedon tuottajista muodostettu työryhmä.

MAL-sopimuksen seurannan toteuttamisessa on seuraava työnjako:

- MAL-sopimuksen seuranta tapahtuu sopijaosapuolten edustajien vuosittaisen seurantakokouksen sekä sen valmistelusta vastaavan MAL-sihteeristön toimesta.
- HSY vastaa seuranta-aineiston ylläpidosta ja koordinoinnista. Maankäytön ja asumisen seurantatiedon tuottamista varten on perustettu MAL-seurantatietoryhmä, jonka puheenjohtajana toimii HSY.
- Liikenteen seurantatiedot tuottaa Helsingin seudun liikenne (HSL) yhteistyössä Uudenmaan ELY-keskuksen, seudun kuntien sekä Väyläviraston ja Traficomien kanssa.
- HSY vastaa yhteisten seurantaraporttien kokoamisesta.

Taulukko 10 kuvaa MAL-sopimuksen seurannan sekä ympäristövaikutusten seurannan teemoja. MAL-seurannassa tukeudutaan ympäristön osalta seudulla jo tehtävään seurantaan. Ympäristön tilaa seurataan kattavasti Helsingin seudulla, seurantatietoa tuottavat mm. Uudenmaan liitto, HSY ja SYKE. HSL kokoaa yhteen liikennejärjestelmän tilaa koskevia seurantatietoja. Liikennemallilla tuotetuilla mittareilla voidaan täydentää ymmärrystä ympäristön tilasta.

Taulukko 10: MAL-sopimuksen seurannan pääteemat sekä seudullisten ympäristövaikutusten kannalta keskeiset seurannan teemat ja seurantatietoa tuottavat tahot

MAL SOPIMUSSEURANTA	
<ul style="list-style-type: none"> Asuntotuotanto (valmistuneet asunnot, alkanut ja alkava tuotanto, rakennusluvut) Valmistuneet asunnot hallintomuodoittain Korkotuettu asuntotuotanto Hyväksytty ja voimaan tullut asuntotuotantokaavoitus 	<ul style="list-style-type: none"> Liikenteen infrahankkeiden tilanne Liikenteen toimenpiteiden edistyminen Kestävien kulkutapojen palvelutaso
YMPÄRISTÖN TILA	LIIKENNEJÄRJESTELMÄN TILA
<ul style="list-style-type: none"> CO2-päästöt (HSY, SYKE) Ilmanlaatu (HSY) Melulle altistuvien määrä (kaupungit) Vesien tila (SYKE, ELY, LUKE) Luonnon ydinalueet (Uudenmaan liitto) 	<ul style="list-style-type: none"> Toimintaympäristö Talous Palvelutaso Kulkutavat ja liikennemäärät Ympäristö ja turvallisuus

MAL-suunnitelman seuranta

MAL-työn seurannassa on painottunut MAL-sopimuksen seuranta, jota on tehty huolella ja laadukkaasti. MAL-sopimuksessa toimenpiteistä on tarkemmin sovittu vain neljälle seuraavalle vuodelle, vaikka viimeisin sopimus onkin 12-vuotinen. Lisäksi MAL-sopimus on käsittänyt vain osan MAL-suunnitelman ensimmäisen kauden toimenpiteistä.

MAL-suunnitelman seuranta on tarkoituksenmukaista kehittää edelleen, jotta voidaan seurata tarkemmin koko suunnitelman toteutumista ja arvioida myös sen vaikutuksia. Näin varmistetaan suunnitelman toteutumisen eteneminen ja luodaan pohjaa seuraavan MAL suunnitelman laatimiselle. Jatkuva tilannetietoisuus mahdollistaa tarvittaessa tehokkaan vaikuttamisen, jotta suunnitelman toteutuminen on mahdollista.

Seurannan kehittämisessä on tärkeää hahmottaa maankäytön, asumisen ja liikenteen kokonaisuus siten, että luodaan kokonaisvaltainen kuva seudun sekä yhteiskunnallisten tavoitteiden kehityksestä ja toimintaympäristön muutoksista. MAL-sopimuksen seurannan lisäksi HSL seuraa myös liikennejärjestelmän tilaa. On tärkeää huolehtia erilaisten seurantojen yhteensovituksesta ja arvioida kunkin seurannan roolia ja tavoitteita osana MAL suunnitelman kokonaisuutta.

MAL-suunnitelman seurannasta vastaavat HLJ-toimikunta ja Maankäytön ja asumisen neuvottelukunta.

9 Lähdeluettelo

COVID-19-pandemian vaikutukset Helsingin seudun muuttoliikkeeseen, asuntomarkkinoihin ja asumispreferensseihin, 2022, https://hslfi.azureedge.net/globalassets/hsl/mal/mal-julkaisut/2022/covid-19-pandemian-vaikutukset-helsingin-seudun-muuttoliikkeeseen-asuntomarkkinoihin-ja-asumispreferensseihin_9_2022.pdf

Fossiilittoman liikenteen tiekartta Valtioneuvoston periaatepäätös kotimaan liikenteen kasvihuonepäästöjen vähentämisestä, 2021, Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 2021:15, [Fossiilittoman liikenteen tiekartta. Valtioneuvoston periaatepäätös kotimaan liikenteen kasvihuonepäästöjen vähentämisestä](#)

Helsingin seudun autokanta ja yksikköpäästökertoimet 2040, 2021, Sitowise. Raporttia ei ole vielä julkaistu.

Helsingin seudun liikenneturvallisuustarkastelu, 2022, https://hslfi.azureedge.net/globalassets/hsl/mal/mal-julkaisut/2022/helsingin-seudun-liikenneturvallisuustarkastelu-7_2022.pdf

Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen Seutubarometri 2021, 2021, HSL, https://hslfi.azureedge.net/globalassets/hsl/tutkimukset/seutubarometri/seutubarometrinen_2021_tulokset.pdf

Ilmanlaadun haasteet nyt ja tulevaisuudessa, 2022, HSY, [Ilmanlaadun haasteet nyt ja tulevaisuudessa | HSY - HSY](#)

Ilmanlaatu pääkaupunkiseudulla vuonna 2021 Vuosiraportti, 2022, HSY, <https://julkaisu.hsy.fi/ilmanlaatu-paakaupunkiseudulla-vuonna-2021.html>

Kasvihuonekaasuinventaarion pikaennakkotiedot vuodelle 2021: Uusien puuston kasvutietojen huomioon ottaminen kääntää LULUCF-sektorin päästölähteeksi, 2022, Luonnonvarakeskus (Luke), <https://www.luke.fi/fi/seurannat/maatalous-ja-lulucfsektorin-kasvihuonekaasuinventaario/kasvihuonekaasuinventaarion-pikaennakkotiedot-vuodelle-2021-uusien-puuston-kasvutietojen-huomioon-ottaminen-kaantaa-lulucfsektorin-paastolahteeksi>

Kymijoen-Suomenlahden vesienhoitoalueen vesienhoitosuunnitelma vuosille 2022–2027. Osa 1: Vesienhoitoaluekohtaiset tiedot, 2022, ELY-keskuksen raportteja 17 | 2022, <https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/184240/Raportteja%2017%202022.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Liikenneturvallisuusstrategia 2022–2026, 2022, Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 2022:3, [Liikenneturvallisuusstrategia 2022–2026 \(valtioneuvosto.fi\)](#)

Liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen perusennuste 2020–2045, Teknologian tutkimuskeskus VTT; Liikenne- ja viestintäministeriö, 2021, https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/d99a3ae3-b7f9-49df-afd2-c8f2efd3dc1d/1a483d38-ee85-418e-9086-fd5ef6ea40d0/MUISTIO_20210920060401.docx

Liikkumistottumukset Helsingin seudulla 2018, 2019, HSL:n julkaisu 9/2019, [Liikkumistottumukset Helsingin seudulla 2018](#).

Maankäyttö- ja rakennuslain kokonaisuudistus, Valtioneuvoston hankeikkuna, <https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=YM014:00/2018>

MAL 2019 -suunnitelma, 2019, https://hslfi.azureedge.net/contentassets/7352e50fa96b4f4c9d017860c4363eaf/mal2019_suunnitelmaraportti_27052019.pdf

MAL 2019 vaikutusten arviointiselostus, 2019, https://hslfi.azureedge.net/contentassets/7352e50fa96b4f4c9d017860c4363eaf/liite2_mal_2019_vaiikutusten_arviointiselostus_liitteineen.pdf

MAL 2023 Helsingin seudun kansainvälinen kilpailukyky, 2021, [Helsingin seudun MAL-kilpailukykyvertailu raportti 170821 \(azureedge.net\)](https://hslfi.azureedge.net/contentassets/7352e50fa96b4f4c9d017860c4363eaf/liite2_mal_2019_vaiikutusten_arviointiselostus_liitteineen.pdf)

MAL 2023 Puiteohjelma, 2020, hyväksytty 2021, https://hslfi.azureedge.net/contentassets/47da7fd68ac54132b831dc180ebc2c49/mal_2023_puiteohjelma_liitteineen_180321.pdf

MAL 2023 -suunnitelman vaikutusten arviointiohjelma, 2021, <https://hslfi.azureedge.net/globalassets/hsl/mal/mal-julkaisut/2021/mal-2023-arviointiohjelmaluonnos.pdf>

MAL 2023 tulevaisuustarkastelu: Neljä skenaariota Helsingin seudun kehityksestä vuoteen 2060, 2022, HSL, <https://hslfi.azureedge.net/globalassets/hsl/mal/mal-julkaisut/2022/mal-2023-tulevaisuustarkastelu.pdf>

MAL 2023: Nykytila ja kehityssuunnat, 2021, [MAL 2023 Nykytila ja kehityssuunnat \(azureedge.net\)](https://hslfi.azureedge.net/globalassets/hsl/mal/mal-julkaisut/2022/mal-2023-tulevaisuustarkastelu.pdf)

Muuttuvat liikkumistarpeet Korona ja etätyö, 2021, HSL, https://hslfi.azureedge.net/globalassets/hsl/tutkimukset/koronatutkimukset/muuttuvat_liikkumisen_tarpeet_korona_ja_etatyo_2021.pdf

Nopeusrajoitusten vaikutus liikenteen hiilidioksidipäästöihin, meluun, turvallisuuteen ja sujuvuuteen, 2021, ELY-keskuksen raportteja 57/2021, [Nopeusrajoitusten vaikutus liikenteen hiilidioksidipäästöihin, meluun, turvallisuuteen ja sujuvuuteen. \(doria.fi\)](https://hslfi.azureedge.net/globalassets/hsl/tutkimukset/koronatutkimukset/muuttuvat_liikkumisen_tarpeet_korona_ja_etatyo_2021.pdf)

Osaava ja osallistava Suomi: sosiaalisesti, taloudellisesti ja ekologisesti kestävä yhteiskunta, 2019, Pääministeri Sanna Marinin hallituksen ohjelma 10.12.2019, [Pääministeri Sanna Marinin hallituksen ohjelma 10.12.2019: Osallistava ja osaava Suomi – sosiaalisesti, taloudellisesti ja ekologisesti kestävä yhteiskunta - Valto \(valtioneuvosto.fi\)](https://hslfi.azureedge.net/globalassets/hsl/tutkimukset/koronatutkimukset/muuttuvat_liikkumisen_tarpeet_korona_ja_etatyo_2021.pdf)

Skenaariotarkastelu asumisen CO₂ -päästöjen kehityksestä Helsingin seudulla, 2022, HSL Helsingin kaupunki, Uudenmaan liitto, https://hslfi.azureedge.net/globalassets/hsl/mal/mal-julkaisut/2022/skenaariotarkastelu-asumisen-co2-paastojen-kehityksesta-helsingin-seudulla-11_2022.pdf

Suomen biodiversiteettistrategian ja toimintaohjelman 2012–2020 toteutuksen ja vaikutusten arviointi, 2020, Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 2020:36, https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/162392/VNTEAS_2020_36.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Suomen kuntien kasvihuonekaasupäästöt sektoreittain vuosina 2005–2020, SYKE, https://hiilineutraalisuomi.fi/fi-FI/Paastot_ja_indikaattorit/Kuntien_ja_alueiden_kasvihuonekaasupaastot

Suomen merenhoitosuunnitelman toimenpideohjelma vuosille 2022–2027, 2021, Ympäristöministeriön julkaisuja 2021:30, https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/163704/YM_2021_30.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Tavaraliikenteen päästövähennyskeinot Helsingin seudulla, 2020, HSL, [logistiikan_paastovahennyskeinot_raportti_2020.pdf](https://logistiikan.paastovahennyskeinot_raportti_2020.pdf) (azureedge.net)

Tie- ja rautatieliikenteen hankearvioinnin yksikköarvot 2018, 2020, Väyläviraston ohjeita 40/2020, https://ava.vaylapilvi.fi/ava/Julkaisut/Vaylavirasto/vo_2020-40_tie-rautatieliikenteen_yksikkoarvot_web.pdf

Uudenmaan alueellinen riskiarvio 2018, 2018, Uudenmaan alueellisen riskiarvion työryhmä, <https://intermin.fi/documents/1410869/12562948/Uusimaa.pdf/666644ba-f4d7-6703-9997-752720017fc1/Uusimaa.pdf>

Uudenmaan aluetalouden skenaariot sekä väestö- ja työpaikkaprojektiot, 2017, Taustaselvitys Uusimaa-kaavan 2050 ja Uusimaa-ohjelman valmisteluun, Uudenmaan liiton julkaisuja E 179–2017, [Uudenmaan aluetalouden skenaariot sekä väestö- ja työpaikkaprojektiot. Taustaselvitys Uusimaa-kaavan 2050 ja Uusimaa-ohjelman valmisteluun.](https://uudenmaanliitto.fi/taustaselvitys_uusimaa-kaavan_2050_ja_uusimaa-ohjelman_valmisteluun) (uudenmaanliitto.fi)

Uudenmaan kasvun vaihtoehdot: Väestö- ja työpaikkaprojektiot sekä asunto ja toimitilakannan muutosarvio, 2021, Uudenmaan liiton julkaisuja E 236–2021, [Uudenmaan kasvun vaihtoehdot – Väestö- ja työpaikkaprojektiot sekä asunto- ja toimitilakannan muutosarvot](https://uudenmaanliitto.fi/taustaselvitys_uusimaa-kaavan_2050_ja_uusimaa-ohjelman_valmisteluun) (uudenmaanliitto.fi)

Uudenmaan vesienhoidon toimenpideohjelma vuosille 2022–2027, 2022, ELY-keskuksen raportteja 42 | 2022, https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/185585/Raportteja_42_2022_0408.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Uusimaa-kaava 2050, 2021, Uudenmaan voimassa olevien maakuntakaavojen yhdistelmä (uudenmaanliitto.fi)

Valtioneuvoston päätös valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista, 2017, <https://valtioneuvosto.fi/paatokset/paatos?decisionId=0900908f80577688>

Vuorovaikutteisen ja yhteistoiminnallisen liikenteen hallinnan esisuunnitelma. Fintraffic Tie Oy, Helsingin kaupunki, Espoon kaupunki, Vantaan kaupunki, Helsingin seudun liikenne, Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus 2022. https://hslfi.azureedge.net/globalassets/julkaisuarkisto/2022/vuorovaikutteisen-ja-yhteistoiminnallisen-liikenteen-hallinnan-esisuunnitelma-10_2022.pdf

WHO global air quality guidelines: particulate matter (PM2.5 and PM10), ozone, nitrogen dioxide, sulfur dioxide and carbon monoxide. WHO 2021. <https://www.who.int/publications/i/item/9789240034228>

Ympäristöterveys: Melu, 2022, THL, <https://thl.fi/fi/web/ymparistoterveys/melu>

HSL:n julkaisu 7/2023
ISSN 1798-6184 (pdf)
ISBN 978-952-253-368-5 (pdf)



HSL Helsingin seudun liikenne
Opastinsilta 6A, Helsinki
PL 100, 00077 HSL
puh. (09) 4766 4444
etunimi.sukunimi@hsl.fi



HRT Helsingforsregionens trafik
Semaforbron 6 A, Helsingfors
PB 100 • 00077 HRT
tfn (09) 4766 4444
fornamn.efternam@hsl.fi

www.hsl.fi



11 §

Vantaan kaupungin lausunto Keski-Uudenmaan ympäristökeskukselle yksityishenkilön kalliokiviaineksen ottoa, louhintaa ja murskausta koskevasta ympäristölupa- ja maa-aineslupahakemuksesta, Senkkeri, Tuusula

VD/6007/11.01.01.09/2023

MSI/PKA/JST/AKA

Keski-Uudenmaan ympäristölautakunnassa on vireillä ympäristönsuojelulain (527/2014) mukainen ympäristölupahakemus ja maa-aineslain (555/1981) mukainen maa-aineslupahakemus, jotka käsitellään yhdessä ja ratkaistaan samalla päätöksellä. (TUUDno-2022-1897)

Keski-Uudenmaan ympäristökeskus on myöntänyt Vantaan kaupungille lisäaikaa 1.11.2023 asti lausunnon antamiselle.

Hakemusasiakirjat ovat luettavissa osoitteessa www.keskiuudenmaanymparistokeskus.fi > Kuulutukset lupa- ja ilmoitusasiat

Luvan hakija

Hakija ja eteläisen kiinteistön maanomistaja: yksityishenkilö
Suojavallin ja pohjoisen kiinteistön maanomistaja: Seepsula Oy

Toiminta ja sen sijainti

Vireillä oleva lupahakemus koskee maa-aineslain 555/1981 mukaista maa-aineslupaa kallion ottamiselle sekä ympäristönsuojelulain 527/2014 mukaista ympäristölupaa kallion louhinnalle ja murskaamiselle kiinteistöille 858-411-1-185 ja 858-411-1-179, jotka sijaitsevat Tuusulan Metsäkylän Senkkerin louhinta-alueella. Suunnittelualueeseen kuuluu myös suojavallialue Rn:o 1-179 palstan osalla.

Lupahakemusta koskeva alue sijaitsee Seepsula Oy:n nykyisen kiviainesalueen välittömässä läheisyydessä. Etelä-Suomen aluehallintovirasto on myöntänyt Seepsula oy:lle lupahakemusta koskevalle alueelle 6.6.2023 (ESAVI/25700/2022) betoni- ja tiilijätteen käsittelyn ympäristöluvan.

Kallion otton tarkoituksena on kenttäalueen rakentaminen ns. varasto- ja teollisuuskäyttöön. Kenttäalueella toteutetaan jatkossa erillisillä luvilla esim. kiertotaloustoimintoja, kuten purkubetonin ja -tiilen käsittelyä. Alueet louhitaan ja otetaan tasolle +42, jolloin alueet yhtyvät tasoltaan länsipuolen kiviainesalueen kanssa. Alueella olevat pintamaat hyödynnetään suojavallissa kiinteistöllä 858-411-1-179. Kenttäalueen pintamaat poistetaan ja käytetään suojavallin rakentamisessa. Suojavallissa käytetään tukirakenteena louhetta. Louhe jalostetaan mahdollisuuksien mukaan toiminta-alueen ulkopuolella, todennäköisesti viereisellä länsipuolen kiviainestehtaalla. Mikäli louhetta ei voida viedä viereiselle kiviainestehtaalle, se murskataan omalla siirrettävällä murskaimella.

Varasto- ja käsittelykentän alueelta louhittava kalliokiviaines määrä on yhteensä noin 1 239 000 m³ ktr, 1 100 000 k-m³. Pintamaiden määrä koko tasattavalla kenttäalueella on noin 440 000 m³ ktr. Ottoalueen pinta-ala on noin 12 hehtaaria. Kenttäalueen rakentaminen kestää 2-3 vuotta ja lupaa haetaan viideksi vuodeksi.

Alueen kaavoitus ja sen ympäristö

Alue on lentomeluvyöhykkeellä ja sijoittuu eri toimijan olemassa olevan kiviainestehtaan ja louhimon sekä asfalttiaseman läheisyydessä. Senkkerin alueen lounais-länsipuolella on muita



jätteenkäsittelytoimintoja. Ruotsinkylä-Myllykylä II osayleiskaavassa alue on EO-alue (maa-ainesten ottoaluetta).

Liikennöinti alueelle

Pääosin liikennöinti alueelle suoritetaan nykyisen (Seepsulan) kiviainestehtaan itä- tai länsipuolen kautta eteläiseltä pääportilta Senkkerin metsätielle (yksityistie) ja siitä pääosin Hanskalliontien kautta Katriinantielle ja edelleen Kehä III:lle. Pienempi osa kuljetuksista suuntautuu pohjoiseen Myllykyläntielle. Liikennöinti siirtyy pääosin maantie 152:lle, mikäli se ehtii toteutua lupahakemuksen louhinnan toteutusaikana.

Lähimmät häiriintyvät kohteet

Lähin asutus on toiminnasta alkaen 430 metrin etäisyydellä luoteeseen ja 500 metriä koilliseen. Lähimmät Vantaan puoleiset asuintalot sijaitsevat hankealueelta länsi-lounaaseen Kesäkylässä noin 1 kilometrin päässä.

Toiminnan vaikutukset ympäristöön

Lupahakemusta koskevasta toiminnasta aiheutuu melu-, pöly- ja tärinäpäästöjä sekä pintavesipäästöjä. Nykyisen louhoksen raskas liikenne on päivittäin 200–400 rekkaa päivässä (raskas liikenne). Määriä on arvioitu YVA-menettelyissä.

Kaupunginhallitus 31.10.2023 § 11

Kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtaja esitys:

Päätetään antaa Keski-Uudenmaan ympäristökeskukselle liitteen mukainen lausunto.

Tarkastetaan ja hyväksytään pöytäkirja tämän pykälän osalta heti kokouksessa.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Tarkastettiin ja hyväksyttiin pöytäkirja tämän pykälän osalta heti kokouksessa.

Liitteet:

- Lausunto koskien ympäristölupa- ja maa-aineslupahakemusta, kalliokiviaineksen otto, louhinta ja murskaus, Senkkeri, Tuusula
- Keski-Uudenmaan ympäristökeskuksen lausuntopyyntö koskien ympäristölupa- ja maa-aineslupahakemusta, kalliokiviaineksen otto, louhinta ja murskaus, Senkkeri, Tuusula. Sisältää henkilötietoja.

Täytäntöönpano: Lakiasiat ja päätösvalmistelu

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:

Yleiskaavasuunnittelija Paula Kankkunen, puh. 0503023992
etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

Keski-Uudenmaan ympäristökeskus

Viite: TUUDno-2022-1897

**Vantaan kaupungin lausunto Keski-Uudenmaan
ympäristökeskukselle yksityishenkilön**

**kalliokiviaineksen ottoa, louhintaa ja murskausta koskevasta ympäristölupa- ja maa-
aineshakemuksesta, Senkkeri, Tuusula.**

Keski-Uudenmaan ympäristökeskus on pyytänyt Vantaan kaupunginhallituksen lausuntoa yksityishenkilön (jatkossa Hakija) kalliokiviaineksen ottoa, louhintaa ja murskausta koskevasta ympäristölupa- ja maa-aineshakemuksesta, Senkkeri, Tuusula. Lausuntoa on pyydetty 23.10.2023 mennessä ja sille on myönnetty lisäaikaa 1.11.2023 saakka.

Vantaan kaupunki antaa hakemuksista seuraavan lausunnon:

Hankkeen kuvaus

Hakija hakee maa-aineslain 555/1981 mukaista maa-aineslupaa kallion ottamiselle sekä ympäristönsuojelulain 527/2014 mukaista ympäristölupaa kallion louhinnalle ja murskaamiselle kiinteistöille 858-411-1-185 ja 858-411-1-179. Suunnittelualueeseen kuuluu myös suojavallialue Rn:o 1-179 palstan osalla. Lupaa haetaan kenttäalueen rakentamiseksi nykyiseltä luonnolliselta maanpinnalta toiminta-alueen tasolle +42.

Maa-aineslupan ja ympäristölupan hakemuksen mukaan varasto- ja käsittelykentän alueelta louhittava kalliokiviaines määrä on yhteensä noin 1 239 000 m³ (1 100 000 k-m³). Pintamaiden määrä koko tasattavalla kenttäalueella on noin 440 000 m³. Ottoalueen pinta-ala on noin 12 hehtaaria. Kenttäalueen rakentaminen kestää 2-3 vuotta ja lupaa haetaan viideksi vuodeksi. Toiminnot, joille maa-aineslupaa ja ympäristölupaa haetaan, sijaitsevat Tuusulan Metsäkylän Seepsula Oy:n nykyisen Senkkerin kiviainesalueen välittömässä läheisyydessä ja kytkeytyvät osaksi Senkkerin laajaa kiviainesaluetta ja sen toimintakokonaisuutta. Lupaa toiminnoille on kuitenkin haettu erillisenä ja yksityishenkilön nimellä.

Vantaa kaupunki huomauttaa, että alueella on nyt jo voimassa useita erillisiä lupia, jotka käytännössä koskevat kaikki yhtä ja samaa toiminnallista kokonaisuutta samalla toiminta-alueella. Seepsula Oy on vuoden 2022 aikana laittanut kahdelle eri viranomaiselle vireille kolme erillistä maa-aines- ja ympäristölupahakemusta, jotka käytännössä koskevat kaikki yhtä ja samaa toiminnallista kokonaisuutta samalla toiminta-alueella. Vireillä oleva yksityinen maa-aineslupa ja ympäristölupa on jatkumoa tällaiselle sekavalle lupakäytännölle, ja Vantaan kaupunki näkee tällaisen luvituksen hajauttamisen ongelmallisena.

Kaupunki toteaa myös, että toiminta-alueelta ei ole edellytetty yva-menettelyä, joten tämän hankkeen vaikutusten arviointien osalta on tyydytty viittaamaan viereisen toimijan Seepsula Oy:n louhoksen ja kiviainesalueen lupiin ja ympäristövaikutusten arviointeihin: Seepsula Oy, Senkkerin toiminta-alueen kehittäminen, arviointiselostus 19.4.2007; Seepsula Oy, Senkkerin toiminta-

alueen eteläosan kehittäminen, arviointiselostu 4.5.2010; Massax Oy, Vantaa, ympäristövaikutusten arviointiselostus 31.8.2020 ja yhteysviranomaisen perusteltu päätelmä 4.1.2021.

Melu

Toiminnoista tehtiin melumallinnus, jossa arvioitiin itse toiminta-alueen melua mutta myös louheen ajosta louhintapaikalle syntyvää melua. Melumallinnuksen mukaan toiminoista ei aiheutuisi meluvaikutuksia Vantaan puolelle Kesäkylään. Vantaan kaupunki huomauttaa, että tehty melumallinnus ei kuitenkaan näytä, mikä on kuljetusten meluvaikutus Vantaan puolelle Myllykyläntielle ja Katriinantielle, sillä kuljetusten osalta melumallinnus ulottuu vain Tuusulan ja Vantaan väliselle rajalle. Tältä osin melumallinnusta voidaan pitää puutteellisena.

Liikenne

Pääosin liikennöinti alueelle suoritetaan nykyisen (Seepsulan) kiviainestehtaan itä- tai länsipuolen kautta eteläiseltä pääportilta Senkkerin metsätielle (yksityistie) ja siitä pääosin Hankalliontien kautta Katriinantielle ja edelleen Kehä III:lle. Pienempi osa kuljetuksista suuntautuu pohjoiseen Myllykyläntielle. Senkkerin alueen YVA-menettelyissä on arvioitu viereisellä louhoksen raskaan nykyinen liikennemäärä noin 200–400 päivässä. Hakemuksessa todetaan, että liikennöinti siirtyy pääosin Kehä IV:lle, mikäli se ehtii toteutua lupahakemuksen louhinnan toteutusaikana. Vantaan kaupunki huomauttaa, että Kehä IV:n toteuttamisesta ei ole vielä päätöksiä. MAL 2023-suunnitelman investointiohjelma kattaa vuodet 2024–2035 ja maantien 152 jatke välillä Hämeenlinnanväylä-Tuusulanväylä (Kehä IV) on ohjelmassa mukana vain tärkeänä suunnittelukohteena. Ympäristö- ja maa-aineslupaa haetaan viideksi vuodeksi, joten huomioiden MAL 2023 -suunnitelmassa esitetty aikataulu kuljetuksia ei ole mahdollista perustaa Kehä IV:n toteutumisen varaan.

Vantaan kaupunki on suhtautunut kriittisesti Senkkerin kiviainesalueelta Vantaan suuntaan Hankalliontien kautta ja siitä Katriinantielle suuntautuviin kuljetuksiin. Kuljetuksista aiheutuisi yhä lisää melua ja pölyä alueelle, ja tämä olisi kohtuutonta alueen asukkaille. Myös uusi suunniteltu toiminta osaltaan lisää kuljetusten ja siten melun ja pölyn määrään Vantaan puolelle.

VANTAAN KAUPUNGINHALLITUS

YSL ja MAL, TUUDno-2022-1897

Jakelulistan mukaisesti

Keski-Uudenmaan ympäristölautakunnassa on vireillä seuraava ympäristö- ja maa-aineslupahakemus:

Juhani Sjöblom, ympäristölupa- ja maa-aineslupahakemus, kalliokiviaineksen otto, louhinta ja murskaus, Senkkeri, Tuusula

Hakija	Juhani Sjöblom
Paikka	Tuusulan kunta, Ruotsinkylä, Senkkerin kiviainesalue, kiinteistöt Hannele 858-411-1-179 ja Kalliola 858-411-1-185. Hakemusta koskevan alueen sijainnin osoittaa liitekartat.
Toiminta	Juhani Sjöblom on laittanut 16.9.2022 Keski-Uudenmaan ympäristölautakuntaan vireille ympäristönsuojelulain (527/2014) mukaisen ympäristölupahakemuksen ja maa-aineslain (555/1981) mukaisen maa-aineslupahakemuksen. Lupahakemukset käsitellään yhdessä ja ratkaistaan samalla päätöksellä (yhteislupa).

Lupahakemusta koskeva alue sijaitsee Seepsula oy:n nykyisen kiviainesalueen välittömässä läheisyydessä. Etelä-Suomen aluehallintovirasto on myöntänyt Seepsula oy:lle lupahakemusta koskevalle alueelle 6.6.2023 (ESAVI/25700/2022) betoni- ja tiilijätteen käsittelyn ympäristöluvan.

Vireillä oleva lupahakemus koskee kalliokiviaineksen ottamista sekä louhinta- ja murskausta. Kallion oton tarkoituksena on kenttäalueen rakentaminen ns. varasto- ja teollisuuskäyttöön. Alueet louhitaan ja otetaan tasolle +42, jolloin alueet yhtyvät tasoltaan länsipuolen kiviainesalueen kanssa. Alueella olevat pintamaat hyödynnetään suojavallissa kiinteistöllä 858-411-1-179. Louhe jalostetaan mahdollisuuksien mukaan toiminta-alueen ulkopuolella, todennäköisesti viereisellä länsipuolen kiviainestehtaalla. Mikäli louhinta ei voida viedä viereiselle kiviainestehtaalle, se murskataan omalla siirrettävällä murskaimella.

Varasto- ja käsittelykentän alueelta louhittava kalliokiviaines määrä on yhteensä noin 1 239 000 m³tr. Pintamaiden määrä koko tasattavalla kenttäalueella on noin 440 000 m³tr. Ottoalueen pinta-ala on noin 12 hehtaaria. Lupaa haetaan viideksi vuodeksi. Lupahakemusta koskevasta toiminnasta

aiheutuu melu-, pöly- ja tärinäpäästöjä sekä pintavesipäästöjä. Tiedot toiminnasta ja sen aiheuttamista päästöistä on esitetty lupahakemuksessa.

Kuulutuksen ja hakemusasiakirjojen nähtävillä pitäminen

Lupahakemusta koskeva vireilläolokuulutus pidetään 15.9.-23.10.2023 nähtävillä Keski-Uudenmaan ympäristökeskuksen sekä Tuusulan kunnan ja Vantaan kaupungin verkkosivuilla. Vireilläolokuulutus on julkaistu 15.9.2023 viranomaisen verkkosivuilla ja tiedoksisaannin katsotaan tapahtuneen seitsemäntenä päivänä kyseisestä julkaisemisajankohdasta.

Lupahakemusasiakirjat ovat nähtävillä kuulutusajan Keski-Uudenmaan ympäristökeskuksen verkkosivuilla.

Keski-Uudenmaan ympäristökeskuksen verkkosivut:
www.keskiuudenmaanymparistokeskus.fi > Kuulutukset lupa- ja ilmoitusasiat

Lausuntopyyntö

Keski-Uudenmaan ympäristökeskus varaa mahdollisuuden lausunnon jättämiseen vireillä olevasta lupahakemuksesta. Lausunto pyydetään jättämään viimeistään 23.10.2023 sähköisesti osoitteeseen: [yaktoimisto\(at\)tuusula.fi](mailto:yaktoimisto@tuusula.fi) (viite: TUUDno-2022-1897).

Määräajan noudattamatta jättäminen ei estä asian ratkaisemista.

Lisätietoja antaa ympäristötarkastaja Saku Nurminen puh. 040 314 2259, [saku.nurminen\(at\)tuusula.fi](mailto:saku.nurminen@tuusula.fi).

Keski-Uudenmaan ympäristölautakunta

Jakelulista

Finavia oyj (ymparisto@finavia.fi)

Pääkaupunkiseudun Vesi oy (arto.kallio@hsy.fi)

Tuusulan kunta/khall (sähköisesti kirjaamo)

Tuusulan kunnan terveydensuojeluviranomainen (sähköisesti)

Vantaan kaupunki/khall (sähköisesti kirjaamo)

Vantaan kaupungin ympäristönsuojeluviranomainen (sähköisesti kirjaamo)

Vantaan kaupungin terveydensuojeluviranomainen (sähköisesti kirjaamo)

Hakemusalueen sijaintikartat (2 kpl):

KIINTEISTÖTIETOPALVELU

Ottoalueen sijainti

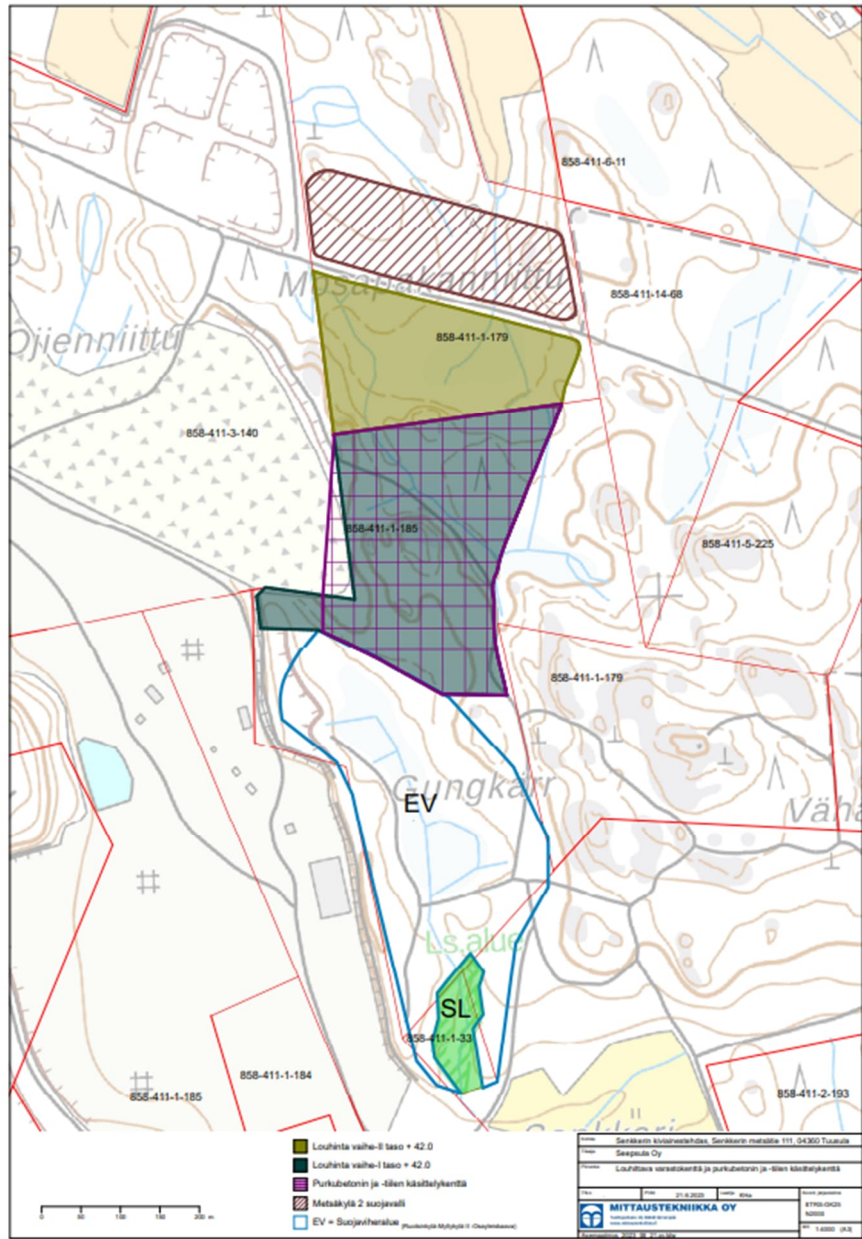


Tulosteen keskipisteen koordinaatit (ETRS-TM35FIN): N: 6694362.352, E: 385995.87

Karttatuloste ei ole mittatarkka. Kiinteistörajat ja -tunnukset päivitetään toistaiseksi vain kerran viikossa.

Rekisteripalvelujen kautta kartalle haetut palstat ja määräalat ovat ajantasaiset.

Tulostettu Kiinteistötietopalvelusta 15.09.2022.





12 §

Vantaan kaupungin lausunto Kaivokselan vesitornin suojeluesityksestä

VD/1883/00.04.01/2023

TeA/TKa/AHa/SW/TA/KN

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (jatkossa ELY-keskus) on pyytänyt Vantaan kaupungilta lausuntoa Kaivoksela ry:n tekemästä suojeluesityksestä sekä siihen liittyvästä Museoviraston lausunnosta. Lausunto on pyydetty antamaan 3.11.2023 mennessä.

Kaupunginosayhdistys Kaivoksela-seura ry on 15.3.2023 tehnyt esityksen Kaivokselan vesitornin suojelemiseksi rakennusperintölain (498/2010) säännösten nojalla. Yhdistys vaatii vesitornin säilyttämistä osana kaupunkikuvallisesti arvokasta Kaivokselan asuinalueen kokonaisuutta. Torni sijaitsee osoitteessa Luolapolku 5. Sen tontti on Vantaan kaupungin omistuksessa, mutta rakennuksen omistaa Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY).

Uudenmaan ELY-keskus on asettanut tornin väliaikaiseen vaarantamiskieltoon 20.3.2023. Vaarantamiskiellon voi asettaa enintään kahdeksi vuodeksi ja sen aikana ELY-keskuksen tulee toimivaltaisena viranomaisena käsitellä suojeluasia. Vaarantamiskiellon aikana rakennus ympäristöineen on pidettävä sellaisessa kunnossa, että se täyttää terveellisuuden ja turvallisuuden vaatimukset eikä aiheuta ympäristöhaittaa tai rumenna ympäristöä.

Vantaan kaupungin lausunto on valmisteltu asemakaavoituksen sekä maaomaisuuden hallinnan yhteistyönä. Kaupunginmuseo on ilmoittanut, että kulttuurihistoriallisten arvojen tarkastelussa toimivalta on Museovirastolla, koska kyse on rakennusperintölain mukaisesta suojeluasiasta. Kaupunki on ollut myös yhteydessä Helsingin seudun ympäristöpalveluihin lausuntovalmistelun aikana. HSY on ilmoittanut, että sillä ei ole osoittaa Kaivokselan vesitornille vesihuollollista tai muuta käyttöä.

Vantaan kaupunki katsoo lausunnossaan, että Museoviraston arvio vesitornin kulttuurihistoriallisista arvoista on oikeansuuntainen. Kaupunki kuitenkin katsoo, että vesitorni ei ole sellainen kohde, jonka suojelu ratkaistaan rakennusperintölain mukaisessa prosessissa. Tornin suojelu tulisi ratkaista maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesti, koska kohde sijaitsee asemakaava-alueella. Kaivokselan alueella on vireillä kaavarunkotyö, jonka yhteydessä Kaivokselan aluerakentamisalueen kulttuuriarvoja on tarkoitus tarkastella kokonaisuutena. Varsinainen rakennussuojelu edellyttää vielä tämän jälkeen asemakaavaprosessia. Suojeluarvojen lisäksi asemakaavaa laadittaessa huomioidaan mm. rakennuksen kunto sekä jatkokäytön edellytykset.

Kaupunginhallitus 31.10.2023 § 12

Kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:

Päätetään antaa Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle liitteen mukainen lausunto.

Tarkastetaan ja hyväksytään pöytäkirja tämän pykälän osalta heti kokouksessa.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

Tarkastettiin ja hyväksyttiin pöytäkirja tämän pykälän osalta heti kokouksessa.



Liitteet:

- Vantaan kaupungin lausunto Kaivokselan vesitornin suojeluesityksestä
- Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus lausuntopyyntö rakennussuojeluesitys, Kaivokselan vesitorni, Vantaa, Kaivoksela-seura ry
- Kaivoksela ry:n suojeluesitys, henkilötiedot peitetty
- Museoviraston lausunto 8.8.2023

Täytäntöönpano: Lakiasiat ja päätösvalmistelu

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:

Aluearkkitehti Timo Kallaluoto, puh. 050 312 2132
etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

Uudenmaan ELY-keskus

Viite: UUELY/4023/2023

VANTAAN KAUPUNGIN LAUSUNTO KAIVOKSELAN VESITORNIN RAKENNUSSUOJELUESITYKSESTÄ

Uudenmaan Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus on pyytänyt Vantaan kaupungilta lausuntoa Kaivoksela-seura ry:n tekemästä rakennussuojeluesityksestä ja Museoviraston lausunnosta koskien Kaivokselan vesitornia.

Lausunto on valmisteltu Vantaan kaupunkiympäristön toimialalla.

Vantaan kaupunki lausuu asiasta seuraavaa:

Kaivokselan vesitornin kulttuurihistorialliset arvot

Kaupunki yhtyy Museoviraston arvioon siitä, että Kaivokselan vesitornilla on maakunnallista ja paikallista merkitystä osana Kaivokselan asuinalueen arkkitehtonista kokonaisuutta. Vesitorni edustaa ajalleen tyypillistä arkkitehtuuria ja on sekä korkeutensa että sijaintinsa vuoksi muodostunut yhdeksi Kaivokselan alueen maamerkeistä. Vesitorni sijaitsee korkealla ja jyrkällä kalliolla, minkä vuoksi tontin muuttaminen esimerkiksi asuntotontiksi ei tule kyseeseen. Kaupunki katsoo lisäksi, että kyseinen kallio on jo itsessään keskeinen osa Kaivokselan alueen identiteettiä.

Vantaan kaupunki haluaa kuitenkin painottaa, että merkittävimmät kulttuurihistorialliset arvot vesitornilla on nimenomaan osana Kaivokselan kaupunkikuvaa. Tuon kokonaisuuden säilyminen ei kuitenkaan ole pelkästään vesitornista kiinni. Kaivokselan alueen kaupunkikuvan säilyttämisessä ensisijainen huomio tulee kiinnittää asuinalueen arkkitehtonisen kokonaisuuden säilymiseen sekä keskeisiin julkisen tilan paikkoihin. Vesitorni ei itsessään ole yleisölle avoin julkinen tila, mutta se sijaitsee Kaivospuiston ja Kaivokselan liikuntapuiston välittömässä läheisyydessä ja on siten osa asukkaille tärkeää virkistysaluekokonaisuutta. Kaupungin näkemys on, että alue on osa Kaivoksela ympäristöä yhtenäistä viheralueiden ketjua, joka on jo sinällään osa Kaivokselan arvokasta kulttuuriympäristöä.

Kaavatilanne

Kaivokselan lähiö on 1960-luvulla rakennettu kerrostaloalue, jonka pitkät lamellitalot on sijoitettu maastoa mukaillen metsäisten selänteiden reunamille ja pistetalot alueen keskelle ostoskeskusten läheisyyteen. Kaivoksela on ensimmäinen aluerakentamiskohde Vantaalla. Voimassa olevassa

Uudenmaan maakuntakaavassa Kaivoksela on merkitty kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeäksi alueeksi. Vantaan yleiskaavassa Kaivoksela on asuinalue A, arvokasta kulttuuriympäristöä, kaupunkikuvallisesti arvokasta 1960–1980-lukujen asuinalue A ja lentomeluvyöhykettä 3 (Lden 50–55 dB). Asemakaavassa 160200 Kaivoksela (SM 7.3.1983), joka perustuu rakennuskaavaan (LH 22.8.1961), vesitornin tontti on kunnallisteknisten rakennusten ja laitosten korttelialuetta YT. Tontille ei ole erikseen annettu rakennusoikeutta. Asemakaavassa ei ole suojelumääräyksiä.

Vantaan kaupungilla on vuodesta 2021 ollut vireillä Kaivokselan kaavarunkotyö, jonka ensisijaisena tavoitteena on tutkia täydennysrakentamisen mahdollisuuksia siten, ettei kulttuurihistoriallisia arvoja menetetä. Työn taustalla ovat olleet Kaivokselan alueen useissa selvityksissä ja useilla kaavatasoilla tunnistetut kulttuurihistorialliset arvot sekä alueelle kohdistuvat täydennys-, uudis- ja korjausrakentamispaineet. Vuonna 2023 kaavatyo ei edistynyt mm. asemakaavoituksen ja liikennesuunnittelun resurssitilanteesta johtuen, mutta työtä on tarkoitus jatkaa ensi vuonna.

Kaupunkiympäristön toimialalla viimeistellään parhaillaan vuoden 2024 kaavoitusohjelmaa päätöksentekoa varten. Kaivokselan kaavarunko on yksi kaavoitusohjelman hankkeista. Päätöksen kaavoitusohjelman sisällöstä tekee Vantaan kaupunkiympäristölautakunta.

Maanomistustilanne ja vesitornin jatkokäyttömahdollisuudet

Vesitornin alkuvaiheiden historiaa on kuvattu Museoviraston lausunnossa kattavasti. Myös nykytilanne on lausunnossa kuvattu oikein, eli Kaivokselan vesitornin omistaa Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY) ja tontin omistaa Vantaa kaupunki. Museoviraston lausunnosta ei kuitenkaan selviä, miten nykytilanteeseen on päädytty ja miten se vaikuttaa vesitornin tämänhetkiseen tilanteeseen.

Vesitorni siirtyi vasta perustetun HSY:n omistukseen loppuvuodesta 2009 muun vesihuolto-omaisuuden mukana. Tätä ennen rakennus oli kaupungin käsityksen mukaan merkitty Vantaan Veden taseeseen. Vesitornin tontti jäi HSY:n perustamisen jälkeenkin kaupungin omistukseen, ja kaupunki on vuokrannut alueen HSY:lle.

Vuokrasopimuksen jatkosta ja vesitornin siirtymisestä kaupungin haltuun on neuvoteltu jo vuosia. HSY vesihuoltolaitoksena vastaa toiminta-alueensa vesihuollon toteuttamisesta, eikä käytöstä poistettuun vesitorniin investoiminen tai kohteen jatkokehittäminen kuulu sen tehtäviin. Kaupungin näkemys kuitenkin on, että tällä hetkellä HSY on rakennuksen omistaja ja vastuussa kohteen ylläpidosta ja mahdollisista vahingoista.

Vaikka vesitorni siirtyi HSY:n omistukseen niinkin myöhään kuin vuonna 2009, se oli kuitenkin poistettu vesihuoltokäytöstä jo vuonna 1985. Tämän jälkeen torni oli vielä pitkään säätutkakäytössä palvelen pääkaupunkiseudun ja lentoaseman tarpeita. Tämäkin käyttötarkoitus on kuitenkin poistunut vuonna 2021, kun säätutka on siirretty tornista pois.

Vesitornin kuntoa on selvitetty HSY:n toimesta viimeksi vuonna 2018. Tehdyt kuntokatselmoinnit ovat keskittyneet ainoastaan vesitornin säätutkakäyttöön soveltumisen arviointiin. Niissä ei oteta kantaa vesitornin muuhun käyttöön.

Vantaan kaupungin näkemys on, että vesitornin muuntaminen muuhun käyttöön edellyttäisi suurella todennäköisyydellä merkittävästi suurempia investointeja kuin viimeisimpään kuntoarvioon on kirjattu. On lisäksi hyvin epävarmaa, voidaanko tornia nykyiset rakennustekniset sekä käyttöturvallisuus- ja esteettömyysmääräykset huomioiden koskaan avata yleisölle. Tämä rajoittaa tornin jatkokäyttömahdollisuuksia merkittävästi. Rakennuksen suojelun edellytyksenä on kuitenkin toteutuskelpoinen käyttötarkoitus.

Rakennuksen nykyinen omistaja HSY on todennut haluavansa luopua vesitornista, koska rakennus ei ole vesihuollon näkökulmasta tarpeellinen. Tällä hetkellä myöskään Vantaan kaupungilla ei ole osoittaa vesitornille jatkokäyttöä, mutta asia edellyttää lisäselvityksiä. Vesitornin tosiasiallista kuntoa ja mahdollisia käyttötarkoituksia on järkevää tutkia tarkemmin osana kaavoitusprosessia.

Yhteenveto

Vantaan kaupunki pitää tärkeänä, että Kaivokselan alueen kulttuurihistorialliset arvot säilyvät. Kysymys on kuitenkin ennen muuta alueen kaupunkikuvallisen kokonaisuuden ja sitä kautta alueen identiteetin säilymisestä. Kaivokselan alueen kaupunkikuva ei ole kiinni yksin vesitornista, vaan kyse on laajemmasta kokonaisuudesta.

Kaupungin näkemyksen mukaan Kaivokselaseuran suojeluesityksessä tai Museoviraston lausunnossa ei ole esitetty perusteita sille, että vesitorni olisi rakennusperintölain suojelemisesta annetulla lailla (498/2010) suojeltava kohde. Torni ei täytä mainitun lain 2 §:n 3 momentin mukaisia edellytyksiä, jolloin asemakaavoitetun kohteen ensisijainen suojelutyökalu on maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) mukainen asemakaava.

Kaupungilla ei tässä vaiheessa ole edellytyksiä ottaa kantaa vesitornin suojeluun asemakaavalla, vaan asia edellyttää lisäselvityksiä. Kaivokselan kaupunkikuvallisten arvojen kokonaisuuden säilyttämisedellytysten ohella lisäselvityksiä vaaditaan ainakin liittyen vesitornin kuntoon sekä mahdolliseen jatkokäyttöön. Asemakaavallisen tarkastelun yhteydessä on myös maankäyttö- ja rakennuslain 57 §:n 2 momentin mukaisesti huomioitava suojeluarvojen ohella myös se, että suojelumääräykset ovat maanomistajalle kohtuullisia.

VANTAAN KAUPUNGINHALLITUS



HSY Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä

Vantaan kaupunki

Viite Lausuntopyyntö

Rakennussuojeluesitys, Kaivokselan vesitorni, Vantaa, Kaivoksela-seura ry

Kaivoksela-seura ry on tehnyt 15.3.2023 rakennussuojeluesityksen Kaivokselan vesitornista. Museovirasto on antanut 8.8.2023 esityksestä lausunnon.

ELY-keskus pyytää HSY:n ja Vantaan kaupungin lausuntoa suojeluesityksestä ja Museoviraston lausunnosta. Lausunto tulee antaa 3.11.2023 mennessä. Lausunnon antamatta jättäminen ei estä asian ratkaisemista.

Ylitarkastaja

Henrik Wager

LIITTEET

Suojeluesitys 15.3.2023

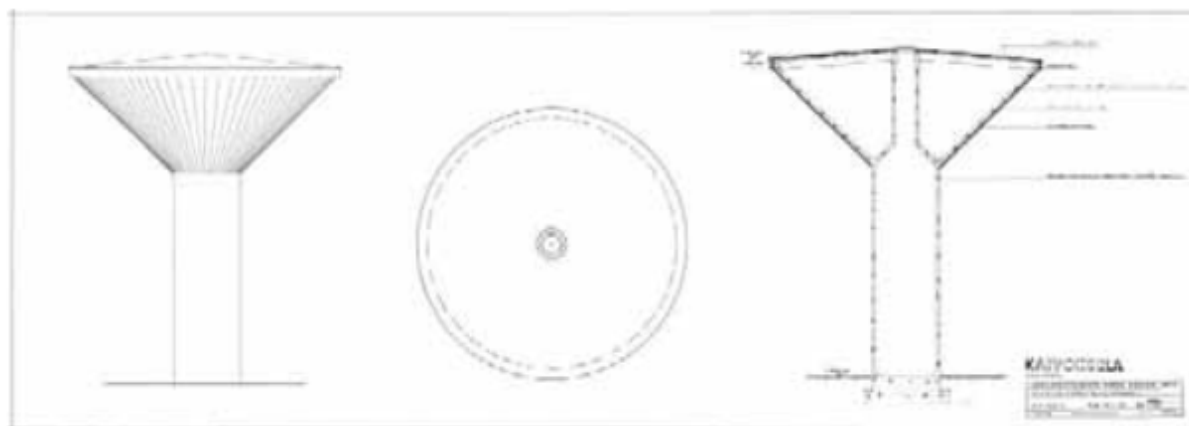
Museoviraston lausunto 8.8.2023

Rakennussuojeluesitys Kaivokselan vesitornista

Uudenmaan ELY-keskus

Kaupunginosayhdistys Kaivoksela-seura ry esittää Kaivokselan vesitornin suojelua rakennusperintölain nojalla. Tornin omistaja Helsingin seudun ympäristöpalvelut HSY hakee mediatietojen¹ perusteella purkamislupaa vesitornille. Useiden asukasyhteydenottojen vuoksi Kaivoksela-seura pyytää, että vesitornin kunto ja suojeluarvot selvitetään osana Kaivokselan hyvin säilynyttä 60-luvun alun kaupunkikuvakokonaisuutta.

Vantaan kaupungin Kaivokselasta tekemä alueinventointi toteaa, että "Käytöstä jäänyt Kaivokselan vesitorni on sekä kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti että maisemallisesti arvokas rakennus. Sen säilyminen tunnusomaisena maamerkinä, joka kohoaa korkealta kalliolta muun asutuksen yläpuolelle, on ensiarvoisen tärkeää."²



Kaivoksela on Vantaan vanhin ja yksi Suomen ensimmäisistä aluerakentamiskohteista. Sen rakennuttajana toimi Puolimatka oy, joka rakensi Kaivokselan vuosina 1962-67. Arkkitehti **Aarne Ehojoki** suunnitteli kaikki uuden lähiön rakennukset. Vesitorni oli yksi viimeisistä ja valmistui vuonna 1966. Puolimatka oy sitoutui aluerakentamisen idean mukaisesti rakentamaan myös kunnallistekniikan, joka valmistuttuaan luovutettiin kaupungin omistukseen. Kaivokselan oma vedenottamo oli nykyisen Vetokannaksen uimapaikan kohdalla, ja vedenpuhdistamo Mätäojan laaksossa.

Vesitorni sijaitsee alueen korkeimmalla kohdalla, mäellä, joka on noin 53 metriä merenpinnan yläpuolella. Torni on ainoa, joka kohoaa metsäisen silhuetin yläpuolelle, mitä seutukaavaliiton johtaja **Otto Flodin** aikanaan painotti Kaivokselan kaavoituksessa.

¹ Vantaan Sanomat 19.1.2023 <https://www.vantaansanomat.fi/paikalliset/5660077>

Helsingin Sanomat 9.2.2023 <https://www.hs.fi/kaupunki/vantaa/art-2000009370788.html>

² Kaivokselan alueinventointi. Vantaan kaupunki 2012.

<https://docplayer.fi/1162490-Kaivokselan-alueinventointi.html>

Kaivokselan lähiö liittyi kaupungin vesijohtoverkoston vuonna 1985, jolloin alueelle alettiin jakaa vettä Myyrmäen vesitornista, ja Kaivokselan vesitorni poistui vesihuoltokäytöstä. Vuonna 1992 tornin katolle nostettiin valkoinen kupoli Ilmatieteenlaitoksen säätutkaa varten. Sääasema on palvellut muun muassa Helsinki-Vantaan lentoliikennettä.

Kaivoksela-seura toivoo, että 60-luvun alun kaupunkisuunnittelun ja aluerakentamisen idean mukaista kokonaisuutta suojellaan. Kaivoksela on yleiskaavassa ja kaupungin kulttuuriympäristöinventoinneissa määritelty kaupunkikuvallisesti arvokkaaksi rakennussuojelukohteeksi, mutta asemakaava ei tarkemmin sääntele sitä. Alkuperäinen professori **Olli Kivisen** asemakaava on säilynyt verrattain hyvin, ja taloyhtiöt ovat tehneet maltillisia muutoksia julkisivuihin kunnostusten yhteydessä.

Kaivokselan vesitorni on Vantaan ainoa jäljellä oleva vesitorni, jolla on rakennushistoriallista merkitystä. Arvo perustuu nimenomaan aluerakentamisen seurauksena syntyneen kokonaisuuden säilymiseen.



Vesitorni on seudun maamerkki ja symboli, joka näkyy muun muassa Kaivokselan koulun logossa.

Vesitorninmäki on merkityksellinen osa asukkaiden lähiluontoa, mikä mainittiin lukuisissa vastauksissa, jotka Kaivoksela-seura sai juhlavuoden kunniaksi järjestettyyn kyselyyn vuonna 2022. Muita mainintoja saivat kaivokset, tuhopolton kohteeksi joutunut kirkko ja ostari. Näistä mikään ei nykykunnossaan toimi julkisena kohtaamispaikkana, jota jokainen lähiö kaipaisi.

Kaivokselassa ei ole minkäänlaista julkista taidetta, ja senkin vuoksi monumentit, kuten vesitorni ja kirkon tapuli, ovat arvokkaita asukkaille ja alueen identiteetille.

Kohteen sijainti: Luolapolku 5, Kaivoksela, 01610 Vantaa³. Vesitorni sijaitsee kaupungin maalla, ja sen omistaa HSY.

Vantaalla 15.3.2023

[REDACTED] Kaivoksela-seuran puheenjohtaja

[REDACTED] johtokunnan jäsen

³ Street view -kuva vesitornilta Raimo Tulonen:

https://www.google.com/local/place/fid/0x468df7a3c1a51883:0x28ec31edd968b62/photosphere?iu=https://lh5.googleusercontent.com/p/AF1QipO38OHAjdA8ah64oBNDYWCPdh1_uWPrkf6S8D8L%3Dw160-h106-k-no-pi-20-ya0-ro0-fo100&ik=CAoSLEFGMVfpcE8zOE9IQWpkQThhaDY0b0JORFIXQ1BkaDFdVdQcmtmNIM4RDhM



Lausunto

8.8.2023

MV/00130/2023

1 (6)

Viite UUDELY/4023/2023

Asia **VANTAA, Kaivoksen vesitorni, rakennussuojeluasia, Kaivoksela-seura ry**

Museovirasto on perehtynyt suojeluesitykseen ja antaa lausuntonaan seuraavan.

SUOJELUASIAN VIREILLETULO

Kaupunginosayhdistys Kaivoksela-seura ry on 15.3.2023 tehnyt esityksen Kaivoksen vesitornin suojelemiseksi rakennusperintölain (498/2010) säännösten nojalla. Useiden asukasyhteydenottojen vuoksi Kaivoksela-seura pyytää esityksessään, että vesitornin kunto ja suojeluarvot selvitetään osana Kaivoksen hyvin säilynyttä 60-luvun alun kaupunkikuvakokonaisuutta.

Kohde:

Kaivoksen vesitorni, Luolapolku 5, Kaivoksela, 01610 Vantaa, Kiinteistötunnus: 92-419-1-183 (Rekisteriyksikkö 92-419-1-183 K 20 T 3)

Vesitornin omistaa Helsingin seudun ympäristöpalvelut HSY. Tontin omistaa Vantaan kaupunki.

Uudenmaan ELY-keskus on määrännyt vesitornin sekä kiinteistön 92-419-1-183 käsittämän lähiympäristön vaarantamiskieltoon päätöksellään 20.3.2023.

Suojeluesityksen perusteluissa todetaan mm. seuraavaa:

Vantaan kaupungin tekemän alueinventoinnin mukaan käytöstä jäänyt Kaivoksen vesitorni on kulttuurihistoriallisesti, rakennustaiteellisesti ja maisemallisesti arvokas rakennus. Se on tärkeää säilyttää alueelle tunnusomaisena maamerkinä, joka kohoaa korkealta kalliolta asutuksen yläpuolelle. HSY suunnittelee käytöstä poistetun vesitornin purkamista.

Vesitorni on arvokas asukkaille ja alueen identiteetille. Lisäksi se on Vantaan ainoa jäljellä oleva rakennushistoriallisesti merkittävä vesitorni, erityisesti osana aluerakentamisen tuloksena syntynyttä Kaivoksen kaupunginosaa. Torni symbolisoi aluetta ja näkyy muun muassa Kaivoksen koulun logossa. Vesitorninmäki kokonaisuudessaan on merkityksellinen osa asukkaiden lähiluontoa.

KOHTEEN KUVAUS JA HISTORIA

Kaivoksen vesitorni sijaitsee kaupunginosan korkeimmalla kohdalla Kaivospuiston mäen huipulla, joka on noin 54 metriä merenpinnan yläpuolella. Noin 30 metriä korkean, 1966 valmistuneen vesitornin on suunnitellut arkkitehti Aarne Ehojoki, joka vastasi myös Kaivoksen asuinalueen, ostoskeskuksen sekä palaneen ja sittemmin puretun kirkon suunnittelusta. Kaivoksela oli Vantaan ensimmäinen aluerakentamiskohde. Olli Kivinen laati alueelle 1961 rakennuskaavan. Rakennuttajana toimi Puolimatka Oy. Vesitornin ympäristö ja alueen 1960-luvulla toteutettu rakennuskanta on pääosin ennallaan.

Asuinalueen leimallisena piirteinä ovat hyvin pitkät ja matalat, pääosin kolmen asuinkerroksen lamellitalot, joista osa on suoria ja osa taitteisesti kaartuvia. Horisontaalia vaikutelmaa korostavat rakennusten nauhaikkunajulkisivut. Alueen keskellä on myös ryhmä 6-kerroksisia pistetaloja. Niiden tuntumassa on horisontaaliin massoitteeluun perustuva Kaivoksen ostoskeskus, joka on Vantaan vanhin. Vesitorni sijaitsee asuinalueen luoteislaidalla metsäisessä maastossa korkealla jyrkkärinteisellä mäellä. Muutoin matalasti rakennetussa ja horisontaaliin massoitteeluun perustuvassa lähiympäristössään vesitorni kohoaa ainoana maamerkinä yli metsän silhuetin.

Tyypillisesti vesitornit on rakennettu korkealle mäelle, koska niiden päätarkoituksena on veden varastointi ja jakaminen sekä paineen ylläpitäminen vesijohtoverkostossa. Käyttötarkoitus on sanellut muodon, joka perustui usein korkeaan jalustaosaan ja sen yläpäässä olevaan säiliöön. Kaivoksen vesitorni kuuluu yksijalkaisiin ja ylävesisäiliöllä toimiviin vesitorneihin. Ajalleen tyypillinen, ylöspäin levenevän kartion muotoinen säiliö on tilavuudeltaan varsin pieni Vantaan 1970-luvulla rakennettuihin vesitorneihin verrattuna.

Kaivoksela ja myös Louhela poikkesivat Vantaalla kunnallisesta vesihuollosta, sillä Kaivoksen Vesi Oy huolehti pitkään vedenjakelusta näillä alueilla. Vesi pumpattiin Vetokannaksen vedenottamolta. Kaivoksela liittyi muun kaupungin vesijohtoverkoston 1985, jolloin vettä alettiin jakaa Variston vesitornista. Kaivoksen vesitorni poistui vesihuoltokäytöstä ja torni muutettiin 1990-luvulla Ilmatieteen laitoksen säätutkaksi, jolloin sen katolle nousi valkoinen, sademääriä mittaava sääpallo. Sääasema palveli mm. Helsinki-Vantaan lentoliikennettä. Nykyään torni ei toimi enää sääasemana ja rakennus on vailla käyttöä.

Vantaan kaupunginmuseo on laatinut inventointiraportin Vantaan vesitorneista (2017, päivitetty 10.5.2023). Vantaan vanhimman vesitornin, Hiekkaharjun (Tikkurilan) tornin purkaminen aloitettiin syksyllä 2022. Uusi vesitorni on rakennettu Malmimäelle, noin 150 metrin päähän vanhasta vesitornista. Jäljelle jääneistä vanhoista torneista kaksi on rakennettu 1960-luvulla (Kaivoksen ja Fazerilan vesitornit) ja kolme vuosina 1973–1975 (Hakunilan, Variston ja Matarin vesitornit).

Kaivoksen vesitorni on todettu inventoinnissa rakennusperintökohteeksi R2. Tämä tarkoittaa sitä, että rakennuksella on kulttuurihistoriallista merkitystä, joka tulee huomioida siihen kohdistuvissa korjaus- ja muutostoissa sekä asemakaavoituksessa. Muut Vantaan vesitornit todetaan arvoiltaan vaatimattomiksi, joskin Myyrmäen (Variston) vesitorniin liittyy maisemallista merkitystä maamerkinä sekä ainutlaatuisen rakennustekniseen innovaatioon liittyvää harvinaisuusarvoa. Vesisäiliöistä puolestaan merkittäväksi on luokiteltu Backaksen kartanomäen vanhempi vesisäiliö.

Tornin nykytilaa ei ole dokumentoitu kulttuurihistoriallisesta näkökulmasta eikä siitä ole tehty rakennushistoriaselvitystä. Kaivoksen alueinventoinnissa (Stadionark / Kati

Salonen ja Mona Schalin Arkkitehdit Oy, 2012) vesitornin todetaan kuuluvan arvokkaaseen 1960-luvun rakennuskokonaisuuteen, jossa se on tärkeä maamerkki ja pelkistetty, arkkitehtonisesti korkeatasoinen tekninen rakennus.

Vantaan kaupunginmuseo toteaa inventoinnissaan lisäksi, että rakennuksella on rakennustaiteellista arvoa ja siinä ilmenee alkuperäinen rakentamistapa, materiaali ja arkkitehtuuri. Alkuperäinen käyttö ei tosin enää jatku ja alkuperäistä arkkitehtuuria heikentää valkoinen, hehkulamppua muistuttava sääpallo. Rakennuksella on myös merkitystä historiallisen prosessin tai ilmiön todisteena sen liittyessä yhdyskuntarakentamiseen ja vesihuoltoon.

Purkumahdollisuutta koskevassa ennakkolausunnossaan 2019 kaupunginmuseo toteaa, että Kaivokselan vesitornin kulttuurihistorialliset arvot on huomioitava siihen kohdistuvissa korjaus- ja muutostöissä ja kohteen säilyminen on turvattava riittävillä suojelumääräyksillä mahdollisen asemakaavamuutoksen yhteydessä.

Ilmatieteen laitos on teettänyt rakenneteknisen tarkastuksen, jonka tarkoituksena oli arvioida vesitornin rakenteellinen soveltuvuus säätutkakäyttöön myös jatkossa (tarkastusmuistio Vahanen rakennusfysiikka Oy 3.10.2018). Sen mukaan vesitornin rakenteet soveltuvat hyvin säätutkakäyttöön. Lähitulevaisuudessa suositeltiin mm. vesikaton vedeneristystä ja pidemmällä tähtäimellä vesisäiliön julkisivuverhouksen korjaamista. Kun vesikattorakenteet pidetään kunnossa, voidaan tarkastuksen mukaan olettaa vesitornin betonirakenteiden kestävänsä säätutkakäytössä useita kymmeniä, jopa satoja vuosia. Tarkastus oli aistinvarainen vailla rakenneavauksia.

Tarkastusmuistion mukaan vesitorni on tyypiltään jalallinen. Runko on paikallavalettua teräsbetonia. Säiliötila on rakenteellisesti yksialtainen ja muodoltaan kartio. Vesikatto on myös kartion muotoinen ja ulospäin kallistettu. Vesikaton kantavana rakenteena on paikalla valetut säteittäiset teräsbetonipalkit ja niihin tukeutuva samaa valua oleva kattolaatta. Yläpohja on lämmöneristetty mineraalivillalla. Vesitornin vesikatto on ollut alun perin peltiverhottu, mutta sen päälle on 1992 tehty tasaus mineraalivillalla ja vedeneristys bitumikermillä. Säiliötilan julkisivu on lämmöneristetty ja verhottu maalatulla pellillä, joka on tuettu säteittäisin puusoiroin. Tornin jalkaa ei ole lämmöneristetty.

Vesitornien kehityksestä 1960-luvulla

Yksijalkaiset lieriöartiset vesitornit, joissa vesisäiliö on usein kartion mallinen, yleistyivät 1960-luvulla. Muoto perustuu vesitekniisiin vaatimuksiin, rakenteelliseen selkeyteen ja pelkistettyyn estetiikkaan. Teknisenä päämääränä oli kohottaa syvyydeltään pieni, mutta tilavuudeltaan suuri vesimassa mahdollisimman ylös, jolloin verkoston painevaihtelut saatiin tasaantumaan. Yhden keskiövarren varassa oleva ympyräkartiiorakenne jakaa yläpuolisen kuormituksen tasaisesti perustuksiin. Ratkaisu onkin käytössä edelleen.

Osmo Leppämäen suunnittelema, 1959 valmistunut Helsingin Lauttasaaren vesitorni oli ensimmäinen merkittävän suuri kartiotorni Suomessa. Käytöstä poisjäänyt ja osin huonokuntoinen torni purettiin 2015 siitä huolimatta, että tornilla oli huomattavaa rakennushistoriallista, -teknistä ja kaupunkikuvallista arvoa. Yrityksistä huolimatta tornille ei löytynyt uutta käyttöä ja tahoja, joka olisi vastannut kunnostuksesta. Lauttasaari-seura teki vesitornista suojeluesityksen ja Museovirasto arvioi sen peräti valtakunnallisesti merkittäväksi mm. aikanaan edistyksellisen rakennustekniikan

vuoksi. ELY-keskus päätyi tilanteen kokonaisharkinnassa kuitenkin siihen, että suojelulle ei ollut arvoista huolimatta edellytyksiä.

1960- ja 1970-luvuilla Suomeen rakennettiin yhteensä yli kaksisataa ylävesisäiliötä. Kun niitä alettiin pitää ennen kaikkea tuotantorakennuksina, suunnittelijoiksi tuli arkkitehtien sijaan rakennusmestareita ja insinöörejä. Arkkitehdit suunnittelivat silti edelleen taloudellisesti suuria hankkeita sekä tilavuudeltaan kookkaita ja kaupunkikuvallisesti merkittäviä torneja.

Arkkitehti Aarne Ehojoki 1913–1998

Professorin arvonimen 1978 saaneen Ehojen laaja tuotanto käsittää useita merkittäviä julkisia rakennuksia, asuntoalueita sekä liike- ja teollisuusrakennuksia. Hän työskenteli opiskelijana Aarne Ervin toimistossa ja siirtyi valmistuttuaan Turun apulaiskaupunginarkkitehdiksi 1947. Hän perusti 1954 toimiston arkkitehti Veijo Kahran kanssa, mutta johti jo 1956 lähtien omaa toimistoa.

Hänen merkittäviä töitään ovat mm. Suomen Pankin Setelipaino Vantaalla, Turun kauppakorkeakoulu, Turun yliopiston rakennus Fennicum, Finnairin entinen pääkonttori Helsingin Mannerheimintien päällä, Suomen Pankin toimitilat Rovaniemellä, Mikkelissä ja Oulussa sekä useat Kansaneläkelaitoksen toimitilat. Osa toimeksiannoista perustui arkkitehtuurikilpailujen voittoon. Kaivokselan lisäksi hän suunnitteli urallaan myös lukuisia asuinalueita eri kaupunkeihin, mm. kotikaupunkiinsa Turkuun.

KAAVA- JA SUOJELUTILANNE

Kaivokselan vesitorni on osa maakunnallisesti arvokasta Kaivokselan 1960-luvun lähiötä. Voimassa olevien maakuntakaavojen yhdistelmässä alue on merkitty maakunnallisesti merkittäväksi kulttuuriympäristöksi. Alkuvuodesta 2023 voimaan tulleessa yleiskaava 2020:ssä alue on merkitty arvokkaaksi kulttuuriympäristöksi.

Voimassa olevassa asemakaavassa, joka on vahvistettu 1983, Kaivokselan vesitornin tontti on kunnallisteknisten rakennusten ja laitosten korttelialuetta (YT). Asemakaava koskee koko Kaivokselan asuinkerrostaloaluetta. Kaavassa ei ole osoitettu lainkaan suojelumerkintöjä, mutta esim. lamellitalojen rakennusalat ja pääosin myös rakennusoikeus vastaavat toteutunutta tilannetta.

Kaivokselan alueella on käynnissä kaavarunkotyö, jonka suunnittelualue käsittää aikanaan rakennuskaavassa suunnitellun ns. vanhan Kaivokselan aluerakennuskohteen. Kaavarunkotyössä etsitään täydennysrakentamisen mahdollisuuksia, mutta kulttuurihistorialliset arvot säilyttäen. Teemoja ovat mm. Kaivokselan kulttuurihistorialliset arvot sekä alueen rakennusperintö, kaupunkikuva ja asuminen. Hankkeesta on julkaistu 2.3.2021 päivätty osallistumis- ja arviointisuunnitelma.

Vantaan kaupunginmuseon tietojen mukaan Helsingin seudun ympäristöpalvelut-kuntayhtymä (HSY) ilmoitti tammikuussa 2023 hakevansa vesitornin purkulupaa Vantaan rakennusvalvonnasta. Tavoitteena olisi aloittaa purku 2024.

KULTTUURIHISTORIALLINEN MERKITYS

Kaivokselan vesitornilla on rakennusperintölain 8 §:n mukaista maakunnallista ja paikallista merkittävyyttä seuraavin perustein:

- Maakunnallista merkitystä vesitornilla on osana 1960-luvulla aluerakentamisen tuloksena syntynyttä Kaivokselan yhtenäistä kaupunkikuvaa. Alueen asemakaavalliset ja arkkitehtoniset tavoitteet ovat olleet huolella harkittuja. Kohta 3: edustavuus
- Paikallisesti Kaivokselan vesitorni on rakennushistoriallisilta, arkkitehtonisilta sekä kaupunkikuvaan liittyviltä arvoiltaan Vantaan merkittävin ja tyypiltään edustavin vesitorni, joka osaltaan kertoo vesihuollon teknisestä kehityksestä. Keskeisiltä piirteiltään hyvin säilyneen tornin on suunnitellut osaksi Kaivokselan asuinalueen arkkitehtonista kokonaisuutta tuotannoitan tunnustettu arkkitehti Aarne Ehojoki. Kohdat 1, 3, 4 ja 5: harvinaisuus, edustavuus, alkuperäisyys ja historiallinen todistusvoimaisuus

Lisäksi vesitornilla on rakennusperintölain 3 §:n tarkoittamaa merkitystä erityisesti rakennushistorian ja -tekniikan sekä erityisten ympäristöarvojen kannalta.

JOHTOPÄÄTÖKSET

Kaivokselan vesitornilla on edellä todettuun kulttuurihistorialliseen merkittävyyteen perustuvia suojelutavoitteita, jotka koskevat erityisesti tornin ulkoasua ja kaupunkikuvallista asemaa.

Museovirasto jättää ELY-keskuksen harkintaan, täyttääkö kohde rakennusperintölain 2 §:n edellytykset tullakseen suojelluksi rakennusperintölain nojalla.

Vesitornin suojelua olisi joka tapauksessa luontevaa selvittää käynnissä olevan Kaivokselan kaavarunkotyön yhteydessä etenkin, kun työn keskeisiä teemoja ovat alueen kulttuurihistorialliset arvot, rakennusperintö ja kaupunkikuva.

Osastonjohtaja

Ulla Salmela

Erikoisasiantuntija

Elisa El Harouny

Liitteet

Jakelu Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Tiedoksi Vantaan kaupunki/Vantaan kaupunginmuseo

Asiakirjan sähköinen allekirjoitus
Elektronisk underskrift av document
Electronic signature of a document

Asia / Sak / Case

MV/00130/2023

**VANTAA, Kaivoksen vesitorni, rakennussuojeluasia,
Kaivoksela-seura ry**

Asiakirja / Dokument / Document

MV/00130/2023-1

**VANTAA, Kaivoksen vesitorni, rakennussuojeluasia,
Kaivoksela-seura ry**



13 §

Vastaus Tarja Eklundin ja 15 muun valtuutetun aloitteeseen yleishyödyllisten yhteisöjen kiinteistöveron alentamiseksi

VD/1431/00.02.00.03/2023

PT/MR/PK/JT

Tarja Eklund ja 15 muuta valtuutettua jättivät seuraavan valtuuston työjärjestyksen mukaisen valtuustoaloitteen:

"Me kaupunginvaltuutetut esitämme, että Vantaan kaupunki käyttää lain sille suomaa mahdollisuutta määritellä yleishyödyllisten yhteisöjen kiinteistöveroprosentti 0,0 prosenttiin. Tämä helpottaa taloja omistavien yhteisöjen mahdollisuutta ylläpitää monipuolisia kansalaistoiminnan tiloja eri puolilla Vantaata.

Kiinteistövero on kiinteistön arvon perusteella kunnalle vuosittain suoritettava vero. Verosta on säädetty kiinteistöverolaissa (20.7.1992/654). Lain 13 a §:ssä sanotaan, että "Poiketen siitä, mitä 11§:ssä kiinteistöveroprosentin alarajasta säädetään, kunnanvaltuusto voi määrätä tuloverolain 22 §:ssä tarkoitetun yleishyödyllisen yhteisön omistaman rakennuksen ja sen maapohjan kiinteistöveroprosentin edellä säädettyä alhaisemmaksi, jos kiinteistöllä sijaitseva rakennus on pääasiallisesti yleisessä tai yleishyödyllisessä käytössä. Tässä pykälässä tarkoitetun kiinteistön kiinteistöveroprosentiksi voidaan määrätä myös 0,00."

Suomessa on noin 2000 seurantaloa, jotka ovat yleishyödyllisten yhteisöjen omistamia ja ylläpitämiä. Seurantalot ovat merkittävä osa suomalaista kulttuurihistoriaa, kansallisomaisuutta ja kansalaisyhteiskuntaa. Talojen tiloissa kokoonnutaan yhteisiin harrastuksiin, talkoisiin ja juhliin. Vantaan kaupungin alueella sijaitsee 15 seurantaloa (seurantalot.fi). Seurantalojen maksamalla kiinteistöverolla on siten vähäinen vaikutus kunnan taloudelliseen asemaan, mutta yksittäiselle seurantalolle kiinteistöverolla on suuri taloudellinen merkitys. Seurantalojen ylläpito ja korjausinvestoinnit ovat monelle yhdistykselle suuri taloudellinen ponnistus.

Valtaosa manner-Suomen kunnista on alentanut yleishyödyllisten yhteisöjen kiinteistöveroprosentin yleistä kiinteistöveroprosenttia pienemmäksi, ja pääosassa vero on säädetty 0,00 prosenttiin. Vantaan kaupunki ei ole määritellyt erillistä kiinteistöveroprosenttia yleishyödyllisille yhteisöille, vaan se on siten yhtä suuri kuin yleinen kiinteistöveroprosentti ja kohtuuttoman korkea koko maan tasoon nähden. Esimerkiksi Espoossa yleishyödyllisten yhteisöjen kiinteistöveroprosentti on 0,00."

Kaupunginvaltuusto 27.2.2023 § 16

Päätös:

Päätettiin ottaa asia käsiteltäväksi ja lähettää valtuustoaloite kaupunginhallitukselle valmisteltavaksi.

Talouden ja strategian palvelualue toteaa aloitteesta seuraavaa:

Keskeinen lainsäädäntö

Kiinteistöverolaissa on yleishyödyllisten yhteisöjen kiinteistöveroprosentista säädetty seuraavasti:



Kiinteistöverolaki 13 a § (26.6.1998/476): Yleishyödyllisen yhteisön kiinteistöveroprosentti

Poiketen siitä, mitä 11 §:ssä kiinteistöveroprosentin alarajasta säädetään, kunnanvaltuusto voi määrätä tuloverolain 22 §:ssä tarkoitetun yleishyödyllisen yhteisön omistaman rakennuksen ja sen maapohjan kiinteistöveroprosentin edellä säädettyä alhaisemmaksi, jos kiinteistöllä sijaitseva rakennus on pääasiallisesti yleisessä tai yleishyödyllisessä käytössä. Tässä pykälässä tarkoitetun kiinteistön kiinteistöveroprosentiksi voidaan määrätä myös 0,00.

Tuloverolain 22 §:n (30.12.1992/1535) mukaan yhteisö on yleishyödyllinen, jos

- 1) se toimii yksinomaan ja välittömästi yleiseksi hyväksi aineellisessa, henkisessä, siveellisessä tai yhteiskunnallisessa mielessä;
- 2) sen toiminta ei kohdistu vain rajoitettuihin henkilöpiireihin;
- 3) se ei tuota toiminnallaan siihen osalliselle taloudellista etua osinkona, voitto-osuutena taikka kohtuullista suurempaa palkkana tai muuna hyvityksenä.

Yleishyödyllisenä yhteisönä voidaan pitää muun muassa maatalouskeskusta, maatalous- ja maamiesseuraa, työväenyhdistystä, työmarkkinajärjestöä, nuoriso- tai urheiluseuraa, näihin rinnastettavaa vapaaehtoiseen kansalaistyöhön perustuvaa harrastus- ja vapaa-ajantoimintaa edistävää yhdistystä, puolueräkisteriin merkittyä puoluetta sekä sen jäsen-, paikallis-, rinnakkais- tai apuyhdistystä, niin myös muuta yhteisöä, jonka varsinaisena tarkoituksena on valtiollisiin asioihin vaikuttaminen tai sosiaalisen toiminnan harjoittaminen taikka tieteen tai taiteen tukeminen. Yleishyödyllisenä yhteisönä voidaan pitää myös yleisissä vaaleissa ehdokkaan tukemiseksi varattua varallisuuskokonaisuutta. (24.4.2009/275)

Kiinteistöveron tuotto Vantaan kaupungille

Kiinteistöverotuksessa verohallinnon tulkinnan mukaisessa yleishyödyllisessä käytössä Vantaalla oli vuonna 2022 yhteensä 106 rakennusta ja 24 maapohjaa. Yleishyödyllisten yhteisöjen kiinteistöveron tuotto Vantaalle vuonna 2022 oli noin 330 000 euroa.

Vantaan kaupungin avustusmalli

Vantaan kaupunki on keskittänyt yhteisöille ja yhdistyksille suunnatun avustustoiminnan Kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinnin toimialalle. Avustustoiminta pohjautuu ennalta asetettuihin avustusten myöntämisperiaatteisiin, joiden kautta voidaan avustusta suunnata toimintaan ja toimijoille, jotka edesauttavat Vantaan kaupungin strategisia ja toiminnallisia tavoitteita. Avustuksen myöntäminen tapahtuu hakemuksesta ja kutakin avustushakemusta käsitellään yksilöidysti. Tämä mahdollistaa avustusten suuntaamisen hakijoille tarkasti.

Yleishyödyllisten yhteisöjen kiinteistöveroprosentin laskeminen poikkeaisi Vantaan kaupungin avustusperiaatteista, koska se yleisenä veroprosenttipäätöksenä kohtelisi samoin kaikkia verohallinnon tulkinnan mukaisia yleishyödyllisiä yhteisöjä. Tämä ei mahdollista Vantaan kaupungin strategisten tai toiminnallisten tavoitteiden mukaisen toiminnan arviointia yhteisökohtaisesti. Lisäksi yleishyödyllisten yhteisöjen kiinteistöveroprosentin laskeminen hyödyttäisi lähinnä vain niitä yhteisöjä, joilla on omistuksessaan ko. kiinteistöt, ja jättäisi tuen ulkopuolelle yhteisöt, jotka toimivat esim. vuokratiloissa. Veroprosentin lasku ei siten kohtelisi kaikkia yleishyödyllisiä yhteisöjä tasavertaisesti. Vantaan kaupunki avustaa yhteisöjä ensisijaisesti Kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinnin toimialan keskitetyn avustustoiminnan ja sen avustusten myöntämisperiaatteiden mukaisella tavalla.



Kaupunginhallitus 9.10.2023 § 31

Kaupunginjohtajan esitys:

Päätetään

- a) antaa Tarja Eklundille ja 15 muulle allekirjoittaneelle valtuutetulle esityksen mukainen kaupunginhallituksen vastaus, ja
- b) esittää kaupunginvaltuustolle merkittäväksi kaupunginhallituksen vastaus tiedoksi.

Päätös:

Päätettiin jättää asia pöydälle seuraavaan kokoukseen.

Kaupunginhallitus 31.10.2023 § 13

Kaupunginjohtajan esitys:

Päätetään

- a) antaa Tarja Eklundille ja 15 muulle allekirjoittaneelle valtuutetulle esityksen mukainen kaupunginhallituksen vastaus, ja
- b) esittää kaupunginvaltuustolle merkittäväksi kaupunginhallituksen vastaus tiedoksi.

Päätös:

Päätettiin jättää asia pöydälle seuraavaan kokoukseen.

Liite:

- Tarja Eklundin ja 15 muun valtuutetun aloite yleishyödyllisten yhteisöjen kiinteistöveron alentamiseksi

Täytäntöönpano: lakiasiat ja päätösvalmistelu, esitys valtuustolle

Muutoksenhakuohje: 3.1 Valitus- ja oikaisuvaatimuskielto

Lisätiedot:

Matti Ruusula, talous- ja strategiajohtaja, puh. 043 824 9254, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

Valtuustoaloitteen otsikko & Aloite	Aloitteen tekijä/tekijät ja allekirjoitukset
<p>Valtuustoaloite yleishyödyllisten yhteisöjen kiinteistöveron alentamiseksi</p> <p>Me kaupunginvaltuutetut esitämme, että Vantaan kaupunki käyttää lain sille suomaa mahdollisuutta määrittellä yleishyödyllisten yhteisöjen kiinteistöveroprosentti 0,0 prosenttiin. Tämä helpottaa taloja omistavien yhteisöjen mahdollisuutta ylläpitää monipuolisia kansalaistoiminnan tiloja eri puolilla Vantaata.</p> <p>Kiinteistövero on kiinteistön arvon perusteella kunnalle vuosittain suoritettava vero. Verosta on säädetty kiinteistöverolaissa (20.7.1992/654. Lain 13 a §:ssä sanotaan, että ”Poiketen siitä, mitä 11§:ssä kiinteistöveroprosentin alarajasta säädetään, kunnanvaltuusto voi määrätä tuloverolain 22 §:ssä tarkoitettun yleishyödyllisen yhteisön omistaman rakennuksen ja sen maapohjan kiinteistöveroprosentin edellä säädettyä alhaisemmaksi, jos kiinteistöllä sijaitseva rakennus on pääasiallisesti yleisessä tai yleishyödyllisessä käytössä. Tässä pykälässä tarkoitettun kiinteistön kiinteistöveroprosentiksi voidaan määrätä myös 0,00.”</p> <p>Suomessa on noin 2000 seurantaloa, jotka ovat yleishyödyllisten yhteisöjen omistamia ja ylläpitämiä. Seurantalot ovat merkittävä osa suomalaista kulttuurihistoriaa, kansallisomaisuutta ja kansalaisyhteiskuntaa. Talojen tiloissa kokoonnutaan yhteisiin harrastuksiin, talkoisiin ja juhliin. Vantaan kaupungin alueella sijaitsee 15 seurantaloa (seurantalot.fi). Seurantalojen maksamalla kiinteistöverolla on siten vähäinen vaikutus kunnan taloudelliseen asemaan, mutta yksittäiselle seurantalolle kiinteistöverolla on suuri taloudellinen merkitys. Seurantalojen ylläpito ja korjausinvestoinnit ovat monelle yhdistykselle suuri taloudellinen ponnistus. Valtaosa manner-Suomen kunnista on alentanut yleishyödyllisten yhteisöjen kiinteistöveroprosentin yleistä kiinteistöveroprosenttia pienemmäksi, ja pääosassa vero on säädetty 0,00 prosenttiin. Vantaan kaupunki ei ole määritellyt erillistä kiinteistöveroprosenttia yleishyödyllisille yhteisöille,</p>	<p><u>Aloitteen tekijän nimi:</u> <i>Tarja Eklund</i></p> <p><u>Aloitteen allekirjoittajat:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Jari Sainio 2. Anu Hall 3. Elina Nykyri 4. Sirkka-Liisa Kähärä 5. Jari Jääskeläinen 6. Antero Eerola 7. Patrik Karlsson 8. Minttu Sillanpää 9. Pirkko Letto 10. Ulla Kaukola 11. Naima El ISSaoui 12. Jussi Särkelä 13. Säde Tahvanainen 14. Ida Tamminen 15. Faysal Abdi

vaan se on siten yhtä suuri kuin yleinen kiinteistöveroprosentti ja kohtuuttoman korkea koko maan tasoon nähden. Esimerkiksi Espoossa yleishyödyllisten yhteisöjen kiinteistöveroprosentti on 0,00.

Valtuuston kokouksessa 27.2.2023



14 §

Eron myöntäminen Antti Lindtmanille edunvalvontatoimikunnan varapuheenjohtajan tehtävästä ja täydennysvaalin toimittaminen

VD/4606/00.00.01.01/2023

PT/EP

Antti Lindtman on 26.10.2023 saapuneella kirjeellään pyytänyt eroa edunvalvontatoimikunnan varapuheenjohtajan tehtävästä.

Kaupunginhallitus on päätöksellään 21.8.2023 § 4 asettanut edunvalvontatoimikunnan kaupunginhallituksen toimikaudeksi 2023–2025. Päätöksen mukaan edunvalvontatoimikunnan tehtävänä on saada tietoa ja keskustella kaupunginedunvalvonnan kannalta olennaisista asioita jo ennen asioiden tuloa viralliseen päätöksentekoon.

Kaupunginhallitus on 21.8.2023 § 4 nimennyt toimikunnan jäseniksi ja heidän henkilökohtaisiksi varajäseniksensä seuraavat henkilöt:

Jäsen	Henkilökohtainen varajäsen
Mika Kasonen, puheenjohtaja	Anitta Orpana
Antti Lindtman, varapuheenjohtaja	Ulla Kaukola
Antero Eerola	Funda Demiri
Jouko Jääskeläinen	Tiina Tuomela
Stefan Åstrand	Patrik Karlsson
Minna Räsänen	Ida Tamminen
Tuomas Vanhanen	Jussi Vähäkangas
Antti Suni	Marita Knevel
Sakari Rokkanen	Maarit Raja-Aho
Niilo Kärki	Kai-Ari Lundell
Maija Rautavaara (kh 4.9.2023 § 8)	Hanna Valtanen

Kaupunginhallitus 31.10.2023 § 14

Kaupunginjohtajan esitys:

Päätetään

- myöntää Antti Lindtmanille ero edunvalvontatoimikunnan varapuheenjohtajan tehtävästä, ja
- toimittaa täydennysvaali jäljellä olevaksi ajaksi toimikaudesta 2023–2025.

Käsittely:

Merkittiin, että kaupunginvaltuuston puheenjohtaja Antti Lindtman poistui osallisuusjäävinä kokouksesta tämän asian käsittelyn ja päätöksenteon ajaksi.

Päätös:

Päätettiin jättää asia pöydälle seuraavaan kokoukseen.

Täytäntöönpano: lakiasiat ja päätösvalmistelu



Muutoksenhakuohje: 1. Oikaisuvaatimus



Muutoksenhakuohje 1. Oikaisuvaatimus

Jos olet tyytymätön tähän päätöksen, voit vaatia siihen oikaisua **Vantaan kaupunginhallitukselta** eli tehdä siitä oikaisuvaatimuksen.

Oikaisuvaatimuksen voit tehdä:

lainmukaisuusperusteella, eli jos

- päätös on syntynyt virheellisessä järjestyksessä
- päätöksen tehnyt toimielin on ylittänyt toimivaltansa
- päätös on muuten lainvastainen

ja/tai

tarkoituksenmukaisuusperusteella, eli päätöksen sisältöön liittyvillä perusteilla.

Voit tehdä oikaisuvaatimuksen, jos olet kunnan jäsen. Asianosaisena voit tehdä oikaisuvaatimuksen kunnan jäsenyydestä riippumatta, jos päätös kohdistuu sinuun tai se vaikuttaa välittömästi oikeuksiisi, velvollisuuksiisi tai etuihisi.

Oikaisuvaatimuksen toimittaminen

Toimita oikaisuvaatimus **14 päivän kuluessa** päätöksen tiedoksisaannista. Tiedoksisaantipäivää ei lueta oikaisuvaatimusaikaan. Oikaisuvaatimus on tehtävä viimeistään määräajan viimeisenä päivänä. Myöhässä tullutta oikaisuvaatimusta ei tutkita.

Kunnan jäsenen katsotaan saaneen tiedon päätöksestä seitsemän päivän kuluttua siitä, kun pöytäkirja on nähtävänä Vantaan kaupungin internet-sivulla.

Asianosaisen katsotaan saaneen tiedon päätöksestä, jollei muuta näytetä

- seitsemän päivän kuluttua kirjeen lähettamisestä
- kolmen päivän kuluttua sähköisen viestin lähettamisestä tai
- saantitodistuksen osoittamana aikana/erilliseen tiedoksiantotodistukseen merkittynä aikana.

Voit toimittaa oikaisuvaatimuksen sähköpostilla tai sähköisen Oma Vantaa -asiointipalvelun kautta, postittamalla tai henkilökohtaisesti Tikkurilan Vantaa-Infoon sen aukioloaikana. Jos viimeinen palautuspäivä osuu viikonlopulle tai pyhäpäiväksi, voit toimittaa oikaisuvaatimuksen vielä seuraavana arkipäivänä.

Tee oikaisuvaatimus kirjallisena ja kerro siinä mitä muutoksia haluat päätökseen ja millä perusteella. Jos sinulla on vaatimustasi tukevia asiakirjoja, liitä ne oikaisuvaatimukseen mukaan. Lopuksi ilmoita yhteystietosi ja kotikuntasi ja allekirjoita oikaisuvaatimus. Sähköistä asiakirjaa ei tarvitse allekirjoittaa, mutta siitä on käytävä ilmi lähettäjän tiedot. Jos käytät laillista edustajaa, oikaisuvaatimuksessa tulee olla myös edustajan vastaavat tiedot.

Oikaisuvaatimus toimitetaan aina omalla vastuulla.

Vantaan kaupunginhallituksen yhteystiedot:

Postiosoite: Vantaan kaupungin kirjaamo, PL 1100, 01030 Vantaa kaupunki

Käyntiosoite: Kirjaamon asiakaspalvelu/Tikkurilan Vantaa-Info, Dixi (2. krs.), Ratatie 11, 01300 Vantaa (Aukioloajat: ma–ke 8.45–16.30, to 12.00–17.00 ja pe 7.45–15.30. Tarkista kesäajan ja arkipyhän aukiolo soittamalla tai osoitteesta <https://www.vantaa.fi/vantaa-info>)

Puhelin: (09) 83911 (vaihe)

Sähköpostiosoite: kirjaamo@vantaa.fi

Asiointipalvelun osoite: <https://asiointi.vantaa.fi/web/oikaisuvaatimus>



Muutoksenhakuohje 2. Kunnallisvalitus oikaisuvaatimuksesta annettuun päätökseen

Jos olet tyytymätön tähän päätöksen, voit hakea siihen muutosta **Helsingin hallinto-oikeudelta**.

Valituksen voit tehdä lainmukaisuusperusteella, eli jos

- päätös on syntynyt virheellisessä järjestyksessä
- päätöksen tehnyt toimielin on ylittänyt toimivaltansa ja/tai
- päätös on muuten lainvastainen.

Voit tehdä valituksen, jos olet tehnyt päätöksestä aiemmin oikaisuvaatimuksen. Kunnan jäsenenä voit tehdä valituksen, jos päätös on muuttunut oikaisuvaatimuksen takia.

Valituksen toimittaminen

Toimita valitus **30 päivän** kuluessa päätöksen tiedoksisaannista. Tiedoksisaantipäivää ei lueta valitusaikaan. Valitus on tehtävä viimeistään määräajan viimeisenä päivänä ennen viraston aukioloajan päättymistä. Myöhässä tullutta valitusta ei tutkita.

Kunnan jäsenen katsotaan saaneen tiedon päätöksestä seitsemän päivän kuluttua siitä, kun pöytäkirja on nähtävänä Vantaan kaupungin internet-sivulla.

Asianosaisen katsotaan saaneen tiedon päätöksestä, jollei muuta näytetä:

- seitsemän päivän kuluttua kirjeen lähettämisestä,
- kolmen päivän kuluttua sähköisen viestin lähettämisestä tai
- saantitodistuksen osoittamana aikana/erilliseen tiedoksiantotodistukseen merkittynä aikana

Voit toimittaa valituksen henkilökohtaisesti, postittamalla tai sähköisesti. Jos viimeinen palautuspäivä osuu viikonlopulle tai pyhäpäiväksi, voit toimittaa valituksen vielä seuraavana arkipäivänä virka-aikana.

Tee valitus kirjallisena ja kerro siinä mitä muutoksia haluat päätökseen ja millä perusteella. Liitä mukaan valituksen kohteena oleva päätös ja vaatimusta tukevat asiakirjat (ellet ole niitä aiemmin toimittanut oikaisuvaatimuksen yhteydessä). Ilmoita valituksessa kotikuntasi ja yhteystietosi ja allekirjoita se. Jos sinulla on laillinen edustaja, valituksessa tulee olla sinun nimen ja kotikunnan lisäksi myös tämän nimi, kotikunta, yhteystiedot ja allekirjoitus. Sähköistä asiakirjaa ei tarvitse allekirjoittaa, mutta siitä on käytävä ilmi lähettäjän tiedot.

Valitus toimitetaan aina omalla vastuulla.

Vahingonkorvausasiassa hallinto-oikeus voi tutkia ainoastaan, onko päätös tehty muodollisesti oikein. Vahingonkorvauksen perustetta tai määrää koskevan riita-asian käsittelee sen sijaan toimivaltainen yleinen tuomioistuin (käräjäoikeus).

Muutoksenhakijalta peritään oikeudenkäyntimaksua hallinto-oikeudessa **270** euroa. Lisätietoja valituksen maksullisuudesta saa Helsingin hallinto-oikeudesta. Maksua ei peritä silloin, kun hallinto-oikeus muuttaa valituksenalaisen päätöksen valittajan eduksi.

Helsingin hallinto-oikeuden yhteystiedot:

Käynti- ja postiosoite: Radanrakentajantie 5, 00520 Helsinki

Puhelin: 029 56 42000, faksi: 029 56 42079

Sähköpostiosoite: helsinki.hao@oikeus.fi

Asiointipalvelun osoite: <https://asiointi2.oikeus.fi/hallintotuomioistuimet>

Virka-aika: klo 8.00 - 16.15



Muutoksenhakuohje 3. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

3.1. Tähän päätökseen, joka koskee vain valmistelua tai täytäntöönpanoa, ei saa hakea muutosta.
(Kuntalaki 136 §)

3.2. Tähän päätökseen, joka koskee hankinta-oikaisua, ei saa hakea muutosta.
(Hankintalaki 135 §)

3.3. Tähän päätökseen, joilla on päätetty olla käyttämättä etuosto-oikeutta, ei saa hakea muutosta.
(Etuostolaki 22 § 3 mom.)

3.4. Tähän oikaisuvaatimuksen johdosta annettuun päätökseen, joka koskee verotusta, ei saa hakea muutosta.
(Veronkantolain 51 § 1 mom. ja 50 § 7 mom.)



Muutoksenhakuohje 4. Hankintaoikaisuohje ja valitusosoitus

Julkista hankintaa koskevaan päätökseen tai muuhun hankintamenettelyssä tehtyyn ratkaisuun voidaan julkisista hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annetun lain (1397/2016, jäljempänä hankintalaki) mukaan hakea muutosta vaatimalla hankintayksiköltä oikaisua (jäljempänä hankintaoikaisu). Asia voidaan myös saattaa valituksella markkinaoikeuden käsiteltäväksi.

Hankintaa koskevasta asiasta voi tehdä hankintayksikölle oikaisuvaatimuksen tai markkinaoikeudelle toimitettavan valituksen se, jota asia koskee (jäljempänä asianosainen). Asianosainen on se, jonka oikeuteen, velvollisuuteen tai etuun päätös välittömästi vaikuttaa.

I Hankintaoikaisuohje

Hankintaoikaisuvaatimuksen kohde

Hankintayksikön päätökseen tai muuhun hankintamenettelyssä tehtyyn ratkaisuun tyytymätön voi vaatia hankintalain 132–135 §:n mukaan hankintaoikaisua. Hankintaoikaisua voi vaatia hankintayksiköltä kirjallisesti tarjouskilpailuun osallistunut tarjoaja tai osallistumishakemuksen tehnyt ehdokas tai muu taho, jota asia koskee.

Hankintaoikaisuvaatimuksen tekemiselle säädetty aika

Asianosaisen on vaadittava hankintaoikaisua 14 päivän kuluessa siitä, kun asianosainen on saanut tiedon hankintayksikön päätöksestä valitusosoituksineen tai muusta hankintamenettelyssä tehdystä ratkaisusta. Vaatimus on esitettävä määräajan viimeisenä päivänä ennen virka-ajan päättymistä.

Tiedoksisäntipäivää ei lueta oikaisuvaatimusaikaan. Jos määräajan viimeinen päivä on pyhäpäivä, itsenäisyyspäivä, vapunpäivä, joului- tai juhannusaatto tai arkilauantai, voi oikaisuvaatimuksen tehdä ennen viraston aukioloajan päättymistä ensimmäisenä arkipäivänä sen jälkeen.

Sähköinen tiedoksianto

Mikäli hankintapäätös on annettu tiedoksi sähköisesti, asianosaisen katsotaan saaneen tiedon hankintapäätöksestä oheisasiakirjoineen sinä päivänä, jolloin sähköinen viesti on vastaanottajan käytettävissä tämän vastaanottolaitteessa siten, että viestiä voidaan käsitellä. Asianosainen on saanut tiedon päätöksestä lähettämispäivänä, jollei asianosainen esitä luotettavaa selvitystä tietoliikenneyhteyksien toimimattomuudesta tai vastaavasta muusta seikasta, jonka johdosta sähköinen viesti on saapunut asianosaiselle myöhemmin.

Tiedoksianto kirjeitse

Mikäli hankintapäätös on annettu tiedoksi hallintolain (434/2003) 59 §:n mukaisesti postitse kirjeellä, katsotaan asianosaisen saaneen asiasta tiedon seitsemäntenä päivänä sen lähettämisestä, jollei asianosainen näytä saaneen tiedon myöhemmin.

Tiedoksianto saantitodistuksella

Mikäli hankintapäätös on annettu todisteellisesti tiedoksi hallintolain (434/2003) 60 §:n mukaisesti, asianosaisen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon saantitodistuksen osoittamana aikana tai erilliseen tiedoksisäntitodistukseen merkittynä aikana.



Hankintaoikaisua koskevan vaatimuksen sisältö

Hankintaoikaisuvaatimuksesta on käytävä ilmi vaatimukset perusteineen. Vaatimuksesta on käytävä ilmi oikaisua vaativan nimi sekä tarvittavat yhteystiedot asian hoitamiseksi.

Vaatimukseen on liitettävä asiakirjat, joihin vaatimuksen tekijä vetoaa, mikäli ne eivät jo ole hankintayksikön hallussa.

Toimitusosoite

Hankintaoikaisu toimitetaan osoitteeseen:

Vantaan kaupungin kirjaamo
Kaupunginhallitus
PL 1100, 01030 Vantaan kaupunki
Sähköpostiosoite: kirjaamo@vantaa.fi
Puhelin (kirjaamo): 09-839 22184, fax: 09-8392 4163

Virka-aika: ma - pe 8.15 - 16.00

Hankintaoikaisun vireilletulo ja käsittely eivät vaikuta siihen määräaikaan, jonka kuluessa asianosainen voi hankintalain nojalla hakea muutosta valittamalla markkinaoikeuteen.

II Valitusosoitus markkinaoikeuteen

Muutoksenhaun kohde ja rajoitukset

Tarjoaja, osallistumishakemuksen tehnyt ehdokas tai muu taho, jota asia koskee, voi saattaa asian markkinaoikeuden käsiteltäväksi tekemällä valituksen.

Valituksella markkinaoikeuden käsiteltäväksi voidaan saattaa hankintayksikön päätös tai hankintayksikön muu hankintamenettelyssä tehty ratkaisu, jolla on vaikutusta ehdokkaan tai tarjoajan asemaan.

Markkinaoikeuden käsiteltäväksi valituksella ei voida saattaa hankintayksikön sellaista päätöstä tai muuta ratkaisua, joka koskee:

- 1) yksinomaan hankintamenettelyn valmistelua;
- 2) sitä, että hankintasopimusta ei jaeta osiin 75 §:n nojalla; tai
- 3) sitä, että 93 §:ssä tarkoitettun kokonaistaloudellisen edullisuuden perusteena käytetään yksinomaan halvinta hintaa tai kustannuksia.

Puitejärjestelyyn perustuva hankinta

Puitejärjestelyyn perustuvaan hankintaan ei saa hakea muutosta valittamalla, jollei markkinaoikeus myönnä asiassa käsittelylupaa hankintalain 146 §:n mukaisesti. Lupa on myönnettävä, jos asian käsittely on lain soveltamisen kannalta muissa samanlaisissa asioissa tärkeää, tai siihen on painava, hankintayksikön menettelyyn liittyvä syy.

Dynaamiseen hankintajärjestelmään hyväksymistä koskeva ratkaisu

Dynaamiseen hankintajärjestelmään hyväksymistä koskevaan hankintayksikön ratkaisuun ei saa hakea muutosta valittamalla, jollei markkinaoikeus myönnä asiassa käsittelylupaa hankintalain 146 §:n mukaisesti. Lupa on



myönnettävä, jos asian käsittely on lain soveltamisen kannalta muissa samanlaisissa asioissa tärkeää tai siihen on painava, hankintayksikön menettelyyn liittyvä syy.

Sähköinen tiedoksianto

Mikäli hankintapäätös on annettu tiedoksi sähköisesti, asianosaisen katsotaan saaneen tiedon hankintapäätöksestä oheisasiakirjoineen sinä päivänä, jolloin sähköinen viesti on vastaanottajan käytettävissä tämän vastaanottolaitteessa siten, että viestiä voidaan käsitellä. Asianosainen on saanut tiedon päätöksestä lähettämispäivänä, jollei asianosainen esitä luotettavaa selvitystä tietoliikenneyhteyksien toimimattomuudesta tai vastaavasta muusta seikasta, jonka johdosta sähköinen viesti on saapunut asianosaiselle myöhemmin.

Tiedoksianto kirjeitse

Mikäli hankintapäätös on annettu tiedoksi postitse kirjeellä, asianosaisen katsotaan saaneen asiasta tiedon seitsemäntenä päivänä sen lähettämisestä, jollei asianosainen näytä saaneen tiedon myöhemmin.

Tiedoksianto saantitodistuksella

Mikäli hankintapäätös on annettu todisteellisesti tiedoksi, asianosaisen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon saantitodistuksen osoittamana aikana tai erilliseen tiedoksisaantitodistukseen merkittynä aikana.

Muutoksenhaku aika

Valitus on tehtävä kirjallisesti 14 päivän kuluessa siitä, kun asianosainen on saanut tiedon hankintaa koskevasta päätöksestä valitusosoituksineen. Tiedoksisaantipäivää ei lasketa mukaan valitusaikaan. Valituksen tulee olla perillä valitusajan viimeisenä päivänä ennen markkinaoikeuden virka-ajan päättymistä.

Muutoksenhaku aika suora hankinnassa

Mikäli hankintayksikkö on toimittanut julkaistavaksi hankintalain 131 §:ssä tarkoitetun suora hankintaa koskevan ilmoituksen Euroopan unionin virallisessa lehdessä, valitus on tehtävä 14 päivän kuluessa ilmoituksen julkaisemisesta.

Mikäli hankintayksikkö on julkaissut suora hankinnasta jälki-ilmoituksen, mutta ei suora hankintaa koskevaa ilmoitusta, suora hankintaa koskeva valitus on tehtävä 30 päivän kuluessa siitä, kun suora hankinnasta on julkaistu jälki-ilmoitus Euroopan unionin virallisessa lehdessä.

Mikäli hankintayksikkö ei ole julkaissut suora hankinnasta ilmoitusta tai jälki-ilmoitusta, suora hankintaa koskeva valitus on tehtävä kuuden kuukauden kuluessa siitä, kun hankintasopimus on tehty.

Sopimusmuutosta koskeva ilmoitus

Mikäli hankintayksikkö on toimittanut julkaistavaksi hankintalain 58 §:n 1 momentin 9 kohdassa tarkoitetun sopimusmuutosta koskevan ilmoituksen Euroopan unionin virallisessa lehdessä, on valitus tehtävä 14 päivän kuluessa ilmoituksen julkaisemisesta.

Poikkeukset säännömukaisesta valitusajasta

Valitus on tehtävä 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista, jos hankintayksikkö on tehnyt hankintapäätöksen jälkeen hankinta- tai käyttöoikeussopimuksen 130 §:n 1 tai 3 kohdan nojalla noudattamatta odotusaikaa. Odotusaikaa ei tarvitse noudattaa, jos sopimus koskee puitejärjestelyn perusteella tehtävää hankintaa tai sopimus koskee dynaamisen hankintajärjestelmän sisällä tehtävää hankintaa.



Valitus on tehtävä kuuden kuukauden kuluessa hankintapäätöksen tekemisestä siinä tapauksessa, että ehdokas tai tarjoaja on saanut tiedon hankintapäätöksestä valitusosoituksineen ja hankintapäätös tai valitusosoitus on ollut olennaisesti puutteellinen.

Valituksen sisältö

Valituksessa on ilmoitettava hankinta-asia, jota valitus koskee, sekä valittajan vaatimukset ja niiden perusteet. Puitejärjestelyyn perustuvan hankinnan ja dynaamiseen hankintajärjestelmään hyväksymistä koskevan ratkaisun osalta valituskirjelmässä on esitettävä, minkä vuoksi käsittelylupa tulisi myöntää.

Valituksessa on ilmoitettava valittajan nimi ja kotikunta. Jos valittajan puhevaltaa käyttää hänen laillinen edustajansa tai asiamiehensä tai jos valituksen laatija on joku muu henkilö, valituksessa on ilmoitettava myös tämän nimi ja kotikunta. Lisäksi on ilmoitettava postiosoite ja puhelinnumero, joihin asiaa koskevat ilmoitukset valittajalle voidaan toimittaa. Valittajan, laillisen edustajan tai asiamiehen on allekirjoitettava valituskirjelmä.

Valitukseen on liitettävä alkuperäisenä tai jäljennöksenä päätös, johon haetaan muutosta, sekä todistus siitä, minä päivänä päätös on annettu tiedoksi tai muu selvitys valitusajan alkamisen ajankohdasta. Valitukseen on liitettävä asiakirjat, joihin valittaja vetoaa vaatimuksensa tueksi. Asiamiehen on liitettävä valituskirjelmään valtakirja, kuten hallintolainkäyttölain 21 §:ssä säädetään.

Valituksen toimittaminen

Valitus on toimitettava markkinaoikeudelle. Valituksen voi toimittaa markkinaoikeuden kansliaan henkilökohtaisesti, asiamiestä käyttäen, lähetin välityksellä, postitse, telekopiona, asiointipalvelussa tai sähköpostin avulla kuten sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa annetussa laissa (13/2003) säädetään. Jos vireillepanon viimeinen päivä on pyhäpäivä, itsenäisyyspäivä, vapunpäivä, joului- tai juhannusaatto tai arkilauantai, voi asiakirjat toimittaa markkinaoikeudelle ensimmäisenä arkipäivänä sen jälkeen.

Valitusperusteeseen perustuva muutoksenhakukielto

Hankintalain 163 §:n mukaan markkinaoikeuden toimivaltaan kuuluvaan asiaan ei saa hakea muutosta kuntalain eikä hallintolainkäyttölain nojalla.

Muutoksenhausta ilmoittaminen hankintayksikölle

Hankintalain 148 §:n nojalla hankinta-asiaan muutosta hakevan on kirjallisesti ilmoitettava hankintayksikölle asian saattamisesta markkinaoikeuden käsiteltäväksi. Ilmoitus on toimitettava hankintayksikölle viimeistään silloin, kun hankintaa koskeva valitus toimitetaan markkinaoikeuteen. Ilmoitus on toimitettava hankintayksikön kohdassa I mainittuun osoitteeseen.

Oikeudenkäyntimaksu

Muutoksenhakijalta peritään käsittelystä markkinaoikeudessa oikeudenkäyntimaksua 2 120 euroa alle miljoonan euron hankinnassa. Jos hankinnan arvo on vähintään 1 miljoonaa euroa, käsittelymaksu on 4 240 euroa. Mikäli hankinnan arvo on vähintään 10 miljoonaa euroa, käsittelymaksu on 6 350 euroa.

Yksityishenkilön oikeudenkäyntimaksu markkinaoikeudessa on 530 euroa.



Markkinaoikeuden osoite ja muut yhteystiedot

Markkinaoikeus

Radanrakentajantie 5

00520 Helsinki

puh. 029 56 43300

fax 029 56 43314

markkinaoikeus(at)oikeus.fi

asiointipalvelun osoite: <https://asiointi2.oikeus.fi/hallintotuomioistuimet>



Muutoksenhakuohje 5. Valitus asemakaavan muutosta koskevassa asiassa

Jos olet tyytymätön tähän päätöksen, voit hakea siihen muutosta **Helsingin hallinto-oikeudelta**.

Valituksen voit tehdä lainmukaisuusperusteella, eli jos

- päätös on syntynyt virheellisessä järjestyksessä
- päätöksen tehnyt toimielin on ylittänyt toimivaltansa ja/tai
- päätös on muuten lainvastainen.

Voit tehdä valituksen, jos olet asianosainen, eli jos päätös kohdistuu sinuun tai se vaikuttaa välittömästi oikeuksiisi, velvollisuuksiisi tai etuihisi.

Voit tehdä valituksen myös, jos olet kunnan jäsen. Poikkeuksen tähän muodostavat vaikutukseltaan vähäiset muutokset muuhun asemakaavaan kuin ranta-asemakaavaan. Näihin vaikutukseltaan vähäisiin muutoksiin kunnan jäsenellä ei ole valitusoikeutta. Vaikutukseltaan vähäisenä ei ole pidettävä asemakaavan muutosta, jossa

- muutetaan rakennuskorttelin tai muun alueen pääasiallista käyttötarkoitusta
- supistetaan puistoja tai muita lähivirkistykseen osoitettuja alueita
- nostetaan rakennusoikeutta tai rakennuksen sallittua korkeutta ympäristöön laajemmin vaikuttavalla tavalla
- heikennetään rakennetun ympäristön tai luonnonympäristön arvojen säilymistä tai
- muutetaan kaavaa muulla näihin rinnastettavalla tavalla.

Valituksen voi tehdä myös

- viranomaisen toimialaansa kuuluvissa asioissa
- maakunnan liitto ja kunta, joiden alueella kaavassa osoitetulla maankäytöllä on vaikutuksia
- rekisteröity paikallinen tai alueellinen yhteisö toimialaansa kuuluvissa asioissa toimialueellaan

Valituksen toimittaminen

Toimita valitus **30 päivän** kuluessa päätöksen tiedoksisaannista. Tiedoksisaantipäivää ei lueta valitusaikaan. Valitus on tehtävä viimeistään määräajan viimeisenä päivänä ennen viraston aukioloajan päättymistä. Myöhässä tullutta valitusta ei tutkita. Kunnan jäsenen ja asianosaisen katsotaan saaneen tiedon päätöksestä seitsemän päivän kuluttua siitä, kun pöytäkirja on nähtävänä Vantaan kaupungin internet-sivulla.

Voit toimittaa valituksen henkilökohtaisesti, postittamalla tai sähköisesti. Jos viimeinen palautuspäivä osuu viikonlopulle tai pyhäpäiväksi, voit toimittaa valituksen vielä seuraavana arkipäivänä virka-aikana.

Tee valitus kirjallisena ja kerro siinä mitä muutoksia haluat päätökseen ja millä perusteella. Liitä mukaan valituksen kohteena oleva päätös ja vaatimusta tukevat asiakirjat. Ilmoita valituksessa kotikuntasi ja yhteystietosi ja allekirjoita se. Jos sinulla on laillinen edustaja, valituksessa tulee olla sinun nimen ja kotikunnan lisäksi myös tämän nimi, kotikunta, yhteystiedot ja allekirjoitus. Sähköistä asiakirjaa ei tarvitse allekirjoittaa, mutta siitä on käytävä ilmi lähettäjän tiedot. Valitus toimitetaan aina omalla vastuulla.

Muutoksenhakijalta peritään oikeudenkäyntimaksua hallinto-oikeudessa **270** euroa. Lisätietoja valituksen maksullisuudesta saa Helsingin hallinto-oikeudesta. Maksua ei peritä silloin, kun hallinto-oikeus muuttaa valituksenalaisen päätöksen valittajan eduksi.

Helsingin hallinto-oikeuden yhteystiedot:

Käynti- ja postiosoite: Radanrakentajantie 5, 00520 Helsinki

Puhelin: 029 56 42000, faksi: 029 56 42079, Sähköpostiosoite: helsinki.hao@oikeus.fi

Asiointipalvelun osoite: <https://asiointi2.oikeus.fi/hallintotuomioistuimet>

Virka-aika: klo 8.00 - 16.15



Muutoksenhakuohje 6. Valitus rakennuskieltoa koskevassa asiassa

Jos olet tyytymätön tähän päätöksen, voit hakea siihen muutosta **Helsingin hallinto-oikeudelta**.

Valituksen voit tehdä lainmukaisuusperusteella, eli jos

- päätös on syntynyt virheellisessä järjestyksessä
- päätöksen tehnyt toimielin on ylittänyt toimivaltansa ja/tai
- päätös on muuten lainvastainen.

Voit tehdä valituksen, jos olet asianosainen eli päätös kohdistuu sinuun tai se vaikuttaa välittömästi oikeuksiisi, velvollisuuksiisi tai etuihisi.

Valituksen voi tehdä myös asiassa julkista etua valvova viranomainen.

Valituksen toimittaminen

Toimita valitus **30 päivän kuluessa** päätöksen tiedoksaannista. Tiedoksaantipäivää ei lueta valitusaikaan. Valitus on tehtävä viimeistään määräajan viimeisenä päivänä ennen viraston aukioloajan päättymistä. Myöhässä tullutta valitusta ei tutkita.

Asianosaisten katsotaan saaneen tiedon päätöksestä seitsemän päivän kuluttua siitä, kun pöytäkirja on nähtävänä Vantaan kaupungin internet-sivulla.

Voit toimittaa valituksen henkilökohtaisesti, postittamalla tai sähköisesti. Jos viimeinen palautuspäivä osuu viikonlopulle tai pyhäpäiväksi, voit toimittaa valituksen vielä seuraavana arkipäivänä virka-aikana.

Tee valitus kirjallisena ja kerro siinä mitä muutoksia haluat päätökseen ja millä perusteella. Liitä mukaan valituksen kohteena oleva päätös ja vaatimusta tukevat asiakirjat. Ilmoita valituksessa kotikuntasi ja yhteystietosi ja allekirjoita se. Jos sinulla on laillinen edustaja, valituksessa tulee olla sinun nimen ja kotikunnan lisäksi myös tämän nimi, kotikunta, yhteystiedot ja allekirjoitus. Sähköistä asiakirjaa ei tarvitse allekirjoittaa, mutta siitä on käytävä ilmi lähettäjän tiedot.

Valitus toimitetaan aina omalla vastuulla.

Muutoksenhakijalta peritään oikeudenkäyntimaksua hallinto-oikeudessa **270** euroa. Lisätietoja valituksen maksullisuudesta saa Helsingin hallinto-oikeudesta. Maksua ei peritä silloin, kun hallinto-oikeus muuttaa valituksenalaisen päätöksen valittajan eduksi.

Helsingin hallinto-oikeuden yhteystiedot:

Käynti- ja postiosoite: Radanrakentajantie 5, 00520 Helsinki

Puhelin: 029 56 42000, faksi: 029 56 42079

Sähköpostiosoite: helsinki.hao@oikeus.fi

Asiointipalvelun osoite: <https://asiointi2.oikeus.fi/hallintotuomioistuimet>

Virka-aika: klo 8.00 - 16.15



Muutoksenhakuohje 7. Valitus etuosto-oikeuden käyttämistä koskevassa asiassa

Jos olet tyytymätön tähän päätökseen, voit hakea siihen muutosta **Helsingin hallinto-oikeudelta**.

Valituksen voit tehdä lainmukaisuusperusteella, eli jos

- päätös on syntynyt virheellisessä järjestyksessä
- päätöksen tehnyt toimielin on ylittänyt toimivaltansa ja/tai
- päätös on muuten lainvastainen.

Voit tehdä valituksen, jos olet

- ostaja tai
- myyjä.

Valituksen toimittaminen

Toimita valitus **30 päivän kuluessa** päätöksen tiedoksisaannista. Tiedoksisaantipäivää ei lueta valitusaikaan. Valitus on tehtävä viimeistään määräajan viimeisenä päivänä ennen viraston aukioloajan päättymistä. Myöhässä tullutta valitusta ei tutkita.

Asianosaisen katsotaan saaneen tiedon päätöksestä:

- saantitodistuksen osoittamana aikana/erilliseen tiedoksiantotodistukseen merkittynä aikana

Voit toimittaa valituksen henkilökohtaisesti, postittamalla tai sähköisesti. Jos viimeinen palautuspäivä osuu viikonlopulle tai pyhäpäiväksi, voit toimittaa valituksen vielä seuraavana arkipäivänä virka-aikana.

Tee valitus kirjallisena ja kerro siinä mitä muutoksia haluat päätökseen ja millä perusteella. Liitä mukaan valituksen kohteena oleva päätös ja vaatimusta tukevat asiakirjat. Ilmoita valituksessa kotikuntasi ja yhteystietosi ja allekirjoita se. Jos sinulla on laillinen edustaja, valituksessa tulee olla sinun nimen ja kotikunnan lisäksi myös tämän nimi, kotikunta, yhteystiedot ja allekirjoitus. Sähköistä asiakirjaa ei tarvitse allekirjoittaa, mutta siitä on käytävä ilmi lähettäjän tiedot.

Valitus toimitetaan aina omalla vastuulla.

Muutoksenhakijalta peritään oikeudenkäyntimaksua hallinto-oikeudessa **270** euroa. Lisätietoja valituksen maksullisuudesta saa Helsingin hallinto-oikeudesta. Maksua ei peritä silloin, kun hallinto-oikeus muuttaa valituksenalaisen päätöksen valittajan eduksi.

Helsingin hallinto-oikeuden yhteystiedot:

Käynti- ja postiosoite: Radanrakentajantie 5, 00520 Helsinki

Puhelin: 0295642000, faksi: 0295642079

Sähköpostiosoite: helsinki.hao@oikeus.fi

Asiointipalvelun osoite: <https://asiointi2.oikeus.fi/hallintotuomioistuimet>

Virka-aika: klo 8.00 - 16.15



Muutoksenhakuohje Hallintovalitus hallinto-oikeudelle yksilöasioissa

Jos olet tyytymätön tähän päätökseen, voit hakea siihen muutosta **Helsingin hallinto-oikeudelta**.

Valituksen voit tehdä lainmukaisuusperusteella, eli jos

- päätös on syntynyt virheellisessä järjestyksessä
- päätöksen tehnyt toimielin on ylittänyt toimivaltansa ja/tai
- päätös on muuten lainvastainen.

Voit tehdä valituksen, jos olet asianosainen, eli jos päätös kohdistuu sinuun tai se vaikuttaa välittömästi oikeuksiisi, velvollisuuksiisi tai etuihisi.

Valituksen toimittaminen

Toimita valitus **14 päivän kuluessa** päätöksen tiedoksisaannista. Tiedoksisaantipäivää ei lueta valitusaikaan. Valitus on tehtävä viimeistään määräajan viimeisenä päivänä ennen viraston aukioloajan päättymistä. Myöhässä tullutta valitusta ei tutkita.

Asianosaisen katsotaan saaneen tiedon päätöksestä, jollei muuta näytetä:

- seitsemän päivän kuluttua kirjeen lähettämisestä
- kolmen päivän kuluttua sähköisen viestin lähettämisestä tai
- saantitodistuksen osoittamana aikana/ erilliseen tiedoksiantotodistukseen merkittynä aikana

Voit toimittaa valituksen henkilökohtaisesti, postittamalla tai sähköisesti. Jos viimeinen palautuspäivä osuu viikonlopulle tai pyhäpäiväksi, voit toimittaa valituksen vielä seuraavana arkipäivänä virka-aikana.

Tee valitus kirjallisena ja kerro siinä mitä muutoksia haluat päätökseen ja millä perusteella. Liitä mukaan valituksen kohteena oleva päätös ja vaatimusta tukevat asiakirjat. Ilmoita valituksessa kotikuntasi ja yhteystietosi ja allekirjoita se. Jos sinulla on laillinen edustaja, valituksessa tulee olla sinun nimen ja kotikunnan lisäksi myös tämän nimi, kotilunta, yhteystiedot ja allekirjoitus. Sähköistä asiakirjaa ei tarvitse allekirjoittaa, mutta siitä on käytävä ilmi lähettäjän tiedot.

Valitus toimitetaan aina omalla vastuulla.

Muutoksenhakijalta peritään oikeudenkäyntimaksua hallinto-oikeudessa **260** euroa. Lisätietoja valituksen maksullisuudesta saa Helsingin hallinto-oikeudesta. Maksua ei peritä silloin, kun hallinto-oikeus muuttaa valituksenalaisen päätöksen valittajan eduksi.

Helsingin hallinto-oikeuden yhteystiedot:

Käynti- ja postiosoite: Radanrakentajantie 5, 00520 Helsinki

Puhelin: 029 56 42000, faksi: 029 56 42079

Sähköpostiosoite: helsinki.hao@oikeus.fi

Asiointipalvelun osoite: <https://asiointi2.oikeus.fi/hallintotuomioistuimet>

Virka-aika: klo 8.00 - 16.15