

# MAL 2019 -puiteohjelma



MAL  
2019

MAL -puiteohjelma

11.11.2016

HSL Helsingin seudun liikenne  
Opastinsilta 6 A  
PL 100, 00077 HSL00520 Helsinki  
puhelin (09) 4766 4444  
[www.hsl.fi](http://www.hsl.fi)

Lisätietoja: Sini Puntanen, HSL, liikennejärjestelmäosaston johtaja  
[sini.puntanen@hsl.fi](mailto:sini.puntanen@hsl.fi)

Tapani Touru, HSL, liikennejärjestelmäryhmän päällikkö  
[tapani.touru@hsl.fi](mailto:tapani.touru@hsl.fi)

Copyright: Kartat, graafit, ja muut kuvat HSL  
Kansikuva: HSL / Lauri Eriksson

Helsinki 2017

## Sisällys

1	MAL 2019 -suunnittelun lähtökohdat .....	6
1.1	Helsingin seudulle laaditut suunnitelmat pohjana yhteistyölle ja kehittämiselle ....	6
1.2	Maakunnat ja maakuntakaavoitus muutoksessa.....	11
1.3	Suomi hakee ratkaisuja .....	12
1.4	Maailman tila ja megatrendit .....	13
2	MAL 2019-periaatteet: Suunnittelukierroksen toteuttaminen.....	14
2.1	Suunnitelma lisää konkretiaa ja joustavuutta .....	14
2.2	Kokonaisuus rakentuu vaiheittain.....	15
2.3	Maankäyttö, asuminen ja liikenne muodostavat saumattoman kokonaisuuden..	19
3	MAL 2019 Teemat: syventävät selvitykset ja osa-alueet.....	24
3.1	Suunnitelmat ja selvitykset.....	24
3.2	Vaikutusten arviointi ja seuranta .....	29
3.3	Tutkimukset ja työkalut.....	31
3.4	Viestintä ja vuorovaikutus.....	32
4	MAL 2019 prosessin toteuttaminen .....	35
4.1	MAL 2019 -suunnitteluyhteistyö .....	35
4.2	Päätöksenteko ja ohjaus .....	36
4.3	Koordinointi ja valmistelu.....	37
4.4	Valtion osallistuminen ja sidosryhmien rooli.....	38
4.5	Suunnitteluresurssit.....	40

## Esipuhe

Helsingin seudun toimivuuden, kilpailukyvyyn sekä taloudellisen, ekologisen ja sosiaalisen kestävyuden näkökulmista on ensiarvoisen tärkeää, että maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) suunnittelua toteutetaan yhdessä. Seudun yhteisellä suunnitellulla ja hallitulla kasvulla mahdollistetaan nykyisten ja uusien asukkaiden hyvinvoinnin turvaaminen, kohtuuhintainen asuminen sekä seudun elinvoimaisuuden säilyttäminen ja kilpailukyvyyn parantaminen. Myös Helsingin seudun kuntien sekä valtion välisessä MAL-sopimuksessa vuosille 2016-2019 on sovittu, että seudulla jatketaan maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteissuunnittelua edellisten suunnitelmien pohjalta.

Tämä MAL 2019 –puiteohjelma on laadittu Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen asiantuntijoiden tiiviissä yhteistyössä. Tavoitteena on Helsingin seudun 14 kunnan yksi yhteinen MAL-suunnitelma jonka puiteohjelma on nyt laadittu ensimmäistä kertaa yhteisenä. Seudulla toteutettavan MAL 2019 -suunnittelukierroksen tavoitteena on päivittää, syventää sekä konkretisoida olemassa olevia suunnitelmia siten, että niiden toteuttamisella voidaan vastata asetettuihin tavoitteisiin.

Tässä puiteohjelmassa kuvataan tiiviisti MAL 2019 -suunnittelukierroksen tärkeimmät lähtökohdat, suunnitteluprosessi ja organisointi sekä keskeiset syvennettävät teemat. Puiteohjelma pohjautuu olemassa oleviin suunnitelmiin, toimintaympäristön muutosten asettamiin tarpeisiin sekä seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen asiantuntijoiden kokemukseen, joka on muodostunut pitkään jatkuneesta seudullisesta yhteistyöstä.

MAL 2019 -suunnitelma tulee olemaan maankäytön, asumisen ja liikenteen asiantuntijoiden yhteistyön sekä mittavan vuorovaikutuksen tuottama näkemys siitä, miten seutua tulisi toimintaympäristön asettamissa raameissa kehittää mahdollisimman suuren yhteisen edun saavuttamiseksi ja haitallisten vaikutusten minimoimiseksi.

Suunnitelmaan sisältyy seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen muodostaman kokonaisuuden kehittämisen kannalta keskeisiä linjauksia ja toimenpiteitä. Suunnitelma antaa selkänöjää ja lähtökohtia kunta-, maakunta- ja valtiotason suunnitelmille. Valmistettava MAL 2019 suunnitelma toimii seudun yhteisenä lähtökohtana valtion kanssa käytävissä, Helsingin seudun kehittämistä koskevissa neuvotteluissa sekä kuntien ja valtion suunnitelmien ja strategioiden muodostamisessa sekä toimenpiteiden toteuttamisessa. Myös Euroopan komission Suomelle asettaman kasvihuonekaasupäästöjen 39 %:n vähennystavoitteen saavuttaminen edellyttää Helsingin seudulta entistä tiiviimpää ja määrätietoisempää yhteissuunnittelua ja sen mukaista päätöksentekoa.

Tämän puiteohjelman on hyväksynyt kokouksissaan Helsingin seudun yhteistyökokous HSYK 29.11.16 ja HSL:n hallitus 13.12.16.

## Tiivistelmä

Helsingin seudun toimivuuden, kilpailukyvyn sekä taloudellisen, ekologisen ja sosiaalisen kestävyuden näkökulmista on ensiarvoisen tärkeää, että maankäyttö, asuminen ja liikenne (MAL) suunnitellaan yhdessä. MAL 2019 -suunnitelma on seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen asiantuntijoiden yhteistyön sekä mittavan vuorovaikutuksen tuottama näkemys siitä, miten seutua tulisi kehittää. Tässä seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteissuunnittelua linjaavassa puiteohjelmassa kuvataan suunnittelukierroksen tärkeimmät lähtökohdat, prosessi ja organisointi sekä keskeiset syvennettävät teemat.

Vuonna 2015 valmistuneet Helsingin seudun maankäyttösuunnitelma 2050, Helsingin seudun asuntostrategia 2025 sekä Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma HLJ 2015 laadittiin tiiviissä yhteistyössä. Ne muodostavat pohjan MAL 2019 –suunnittelulle, samoin kuin niiden pohjalta laadittu valtion ja Helsingin seudun kuntien välinen MAL-sopimus vuosille 2016-2019. Edellisellä suunnitelmakierroksella muodostetut MAL-visio ja -tavoitteet toimivat myös uuden suunnitelman lähtökohtana. Keskeinen lähtökohta MAL 2019 –suunnittelulle on myös Euroopan komission Suomelle asettama kasvihuonekaasujen 39%:n päästövähennystavoite vuoteen 2030 mennessä vuoden 2005 tasoon verrattuna.

MAL 2019 –suunnitelma rakentuu vaiheittain. Keväällä 2017 toteutetaan eri teemoista syventäviä selvityksiä, jotka tuottavat perusteita ja näkemyksiä MAL-suunnitelman muodostamiseen. Samanaikaisesti kehitetään vaikutusten arvioinnin menetelmiä ja työkaluja. Syksyllä 2017 päätetään suunnitelman raameista, esimerkiksi tavoitetasoista, maankäytön ja asumisen projektiosta, suunnitelman toteuttamisen rahoitustasosta sekä pitkän aikajänteen skenaarioista. MAL 2019-suunnitelma valmistellaan määritettyjen raamien pohjalta vaiheistetusti vaikutusten arvioinnin kanssa vuoden 2018 alkupuolella ja toimitetaan lausunnoille vuoden 2018 loppupuolella.

MAL 2019 –suunnitelmassa käsitellään eri ajanjaksoja. Lyhyemmällä aikajänteellä pyritään realistiseen ja konkreettiseen suunnitelmaan. Suunnitelmassa määritetään tavoitteiden saavuttamista palveleva maankäytön ja asumisen kehittäminen sekä sitä tukevat liikennejärjestelmän toimenpiteet. Vuoteen 2030 asti ulottuvalla aikajänteellä tehdään konkreettinen toteuttamisohjelma, joka edistää tavoitteiden saavuttamista.

Pitkällä aikajänteellä suunnittelun epävarmuus lisääntyy. Vuoteen 2050 asti ulottuvalla aikajänteellä tarkastellaan erilaisia skenaarioita, joiden avulla lisätään suunnitelman joustavuutta ja mahdollistetaan sopeutuminen toimintaympäristön muutoksiin.

Suunnitelman kokoamisvaiheessa määritetään keskeiset maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämistä koskevat linjaukset, kytetään maankäytön potentiaalit liikenneinvestointeihin ja muihin

toimenpiteisiin sekä muodostetaan yhteinen näkemys seudun kannalta keskeisimpien hankkeiden priorisoinnista. Johtopäätökset perusteluineen raportoidaan yhdellä raportilla.

Suunnitelma on vaikuttava, kun seudun asiantuntijat, luottamushenkilöt, asukkaat ja elinkeinoelämän toimijat kokevat suunnitelman omakseen ja sitoutuvat sen toteuttamiseen. Tämän mahdollistamiseksi ydinviestien perustelu, selkeys ja visuaalisuus ovat tärkeitä. Suunnitelma tulee muuttaa toimenpiteiksi ja päätöksiksi. Tämän edistämiseksi luottamushenkilöiden kanssa käytävään vuoropuheluun kiinnitetään erityistä huomiota.

MAL 2019 –suunnitelman hyväksymisestä on tavoitteena tehdä päätökset vuoden 2019 alussa Helsingin seudun yhteistyökokouksessa (HSYK), Helsingin seudun liikenteen (HSL) hallituksessa sekä KUUMA-johtokunnassa. Hyväksytty MAL-suunnitelma toimii pohjana mahdollisten MAL-sopimusneuvottelujen sekä muun yhteistyön toteuttamiseksi.

## 1 MAL 2019 -suunnittelun lähtökohdat



### 1.1 Helsingin seudulle laaditut suunnitelmat pohjana yhteistyölle ja kehittämiselle

Vuonna 2016 kaikista Suomen asukkaista joka neljäs asuu Helsingin seudulla ja osuus on kaupungistumisen seurauksena kasvussa. Keskittymisen seurauksena seudun merkitys Suomen talouden veturina voimistuu edelleen. Helsingin seudulla on sen pääkaupunkistatuksen sekä hyvien kansallisten ja kansainvälisten yhteyksien vuoksi erityisasema Suomessa. Siten alueen kehitymisellä on merkittävä vaikutus myös koko Suomen kehitykseen. Seutua onkin kehitettävä siten, että olemassa oleva korkea potentiaali saadaan hyödynnetyksi yhteiseksi hyväksi.

Toimiva, kilpailukykyinen ja vastuullinen Helsingin seutu edellyttää seudun kuntien sekä kuntien ja valtion välistä pitkäjänteistä yhteistyötä maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämisessä.

Helsingin seudulla on toteutettu pitkään seudullista maankäytön, asumisen ja liikennejärjestelmän suunnittelua, joiden yhteyttä toisiinsa on jatkuvasti tiivistetty. Vuonna 2015 valmistuneet Helsingin seudun maankäyttösuunnitelma 2050, Helsingin seudun asuntostrategia 2025 sekä Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma HLJ 2015 laadittiin tiiviissä yhteistyössä ja ne muodostavat hyvän pohjan MAL 2019 -suunnittelulle. Suunnitelmien jälkiarviointi, muu suunnittelukierroksen jälkeinen sidosryhmäyhteistyö sekä MAL-sopimuksen 2012-2015 seuranta-aineisto on antanut evästyksiä prosessin ja sisällön kehittämiseen. Valtion ja Helsingin seudun kuntien välinen MAL-sopimus vuosille 2016-2019 allekirjoitettiin kesällä 2016. Sopimuksessa on yhteisesti linjattu, että seudulla jatketaan maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteissuunnittelua edellisten suunnitelmien pohjalta.

Seuraavassa on kuvattu edellisen MAL-suunnittelukierroksen suunnitelmien sekä jälkiarvioinnista saatujen evästysten asettamia yleisiä lähtökohtia seuraavalle suunnittelukierrokselle. MAL 2019 suunnitelmakierroksen syvennettäviä teemoja ja toimintatapaa kuvataan tarkemmin myöhemmissä luvuissa.

### MAL-suunnittelu 2012-2015

Edellisen suunnitelmakierroksen lähtökohdaksi muodostetut, seudun pitkäjänteiseen kehittämiseen tähtäävät, MAL-visio ja -tavoitteet eivät ole vanhentuneet kolmessa vuodessa, vaan toimivat suunnittelun lähtökohtana myös tulevalla suunnittelukierroksella. Määritettyjen vision sekä tavoitteiden viestiä on kuitenkin perusteltua terävöittää sekä pyrkiä määrittämään keskeisiä mittareita, joilla tavoitteiden saavuttamista voidaan seurata ja suunnitelman vaikuttavuutta arvioida. Mittarien avulla voidaan myös lisätä suunnittelun ja päätöksenteon läpinäkyvyyttä. Myös maankäytölle, asumiselle ja liikenteelle asetettuja, MAL-tavoitetasoa tarkempia tavoitteita terävöitetään ja konkretisoidaan.

#### MAL-visio (HSYK 26.11.2013 ja HLJ-toimikunta 31.1.2014)

- Helsingin seutua kehitetään yhtenäisesti toimivana ja vetovoimaisena metropolialueena.
- Metropolialueen eheä yhdyskuntarakenne on toiminnoiltaan monipuolinen ja ekotehokas. Tiiviin ydinalueen ympärillä on omailmeisten keskusten verkosto ja luonnonläheinen ympäristö.
- Kasvava seutu tarjoaa monipuolisia asumisen vaihtoehtoja.
- Kestäviin liikkumismuotoihin pohjautuva liikennejärjestelmä palvelee seudun saavutettavuutta ja elinkeinoelämän kilpailukykyä.

#### Yhteiset MAL-tavoitteet (HSYK 26.11.2013 ja HLJ-toimikunta 31.1.2014)

- Parannamme seudun yhteiskuntataloudellista tehokkuutta.
- Turvaamme seudun elinkeinoelämän kilpailukyvyn ja toimintaedellytykset. Monipuolinen seutu houkuttelee lisää investointeja.
- Toteutamme seudun kestävillä kulkutavoilla hyvin saavutettavaksi. Liikkumisen tarve vähenee ja liikennejärjestelmän ekotehokkuus kasvaa.
- Huolehdimme uusien ja olemassa olevien asuinalueiden sosiaalisesta kestävydestä. Vastuamme erilaisten väestöryhmien asumistarpeisiin tarjoamalla edellytykset kohtuuhintaiselle ja monipuoliselle asuntotuotannolle.
- Huolehdimme asuinalueiden viihtyisyydestä ja luonnonläheisyydestä seudun vetovoimatakeijänä.
- Varmistamme asuntotuotannon edellyttämät kaavalliset, liikenteelliset ja yhdyskuntatekniset valmiudet.



Vuonna 2015 valmistuneiden suunnitelmien tavoitevuosina olivat 2025, 2040 sekä 2050. Lähivuosille suunnatut toimet olivat pohjana vuosien 2016-2019 MAL-sopimuksen laadinnassa. Sopimuksen sisältämiä toimenpiteitä edistetään seudulla kuntien ja valtion yhteistyönä. Lähivuosille suunnatut toimet määrittyivät tarveanalyysien sekä poliittisen päätöksenteon tuloksena. Pitkän aikajänteen toimenpiteitä hahmoteltiin lähivuosien toimenpiteitä yleisemmällä tasolla.

MAL-suunnittelussa 2012-2015 varauduttiin siihen, että vuonna 2050 Helsingin seudulla on 2 miljoonaa asukasta ja hieman yli miljoona työpaikkaa. Näitä väestö- ja työpaikkamääriä pidetään edelleen suunnittelussa lähtökohtina.

MAL 2019 -suunnitelman tavoitevuodet ovat 2030 ja 2050. Lisäksi huomiota kiinnitetään siihen, että hahmotetaan seuraavan MAL-sopimuskauden (2020-2023) keskeiset toimet. Tarvittaessa tarkastellaan myös vuotta 2040. Edellisellä suunnittelukierroksella määritettyjä lyhyen aikajänteen kehittämistoimenpiteitä tarkastellaan ja otetaan lähtökohdaksi analyysien perusteella. Pitkän aikajänteen kehittämistoimenpiteitä tarkastellaan kriittisesti ja toimenpiteitä peilataan työn aikana määritettäviin skenaarioihin.

### Helsingin seudun maankäyttösuunnitelma MASU 2050

MASU 2050 -suunnitelmassa määritettiin maankäytön seudullinen tahtotila ja tuotettiin tarpeellista taustatietoa HLJ 2015 -suunnitelman sekä Helsingin seudun asuntostrategian 2025 valmistelun avuksi. Laadittu seudullinen suunnitelma oli ensimmäinen laatuaan.

Työn keskeisenä tuloksena syntyivät MAL-visiosta ja -tavoitteista johdetut suunnittelukriteerit, joiden mukainen maankäyttösuunnitelma edistää ensisijaisesti nykyrakenteen täydentämistä ja uusia kasvusuuntia avataan vasta seuraavassa vaiheessa. Kriteerien tulkitsemiseen ja seurantaan määritellyt mittarit toimivat suunnittelun apuna. Nämä kriteerit, mittarit sekä niiden tulkintamääritteet hyödynnetään myös tulevalla kierroksella.

MAL 2019 -suunnittelukierrokselle lähtökohdan antavat HLJ 2015 -suunnitelman sekä uuden kokonaisuusmaakuntakaavan väestö- ja työpaikkaprojektiot, joita tarkennetaan MAL 2019 -suunnittelussa. Lähtökohtana on edelleen seudun rakennetta tiivistävä vaihtoehto, joka käyttää hyväkseen täysimittaisesti nykyisen joukkoliikennejärjestelmän kapasiteetin. Jotta seudun kasvun mahdollisuudet voidaan turvata pitkälle tulevaisuuteen, on tarpeen lisäksi tutkia mahdollisia uusia kasvusuuntia ja niihin kytkeytyviä liikennejärjestelmän kehittämisspolkuja.

### Helsingin seudun asuntoStringia 2025

AsuntoStringia toteutettiin koskemaan vuosia 2016-2025. Laadittu asuntoStringia koostuu kolmesta osasta. Asumisen toimintaympäristökuvaus toimii lähtökohtana myös seuraavalle MAL-suunnittelukierrokselle. Asunto- ja maapoliittiset tavoitteet linkittyvät vahvasti edelleen ajankohtaisiin MAL-visioon ja -tavoitteisiin. Osuus toimii hyvänä lähtökohtana tulevalle suunnittelukierrokselle. Päivityksiä toteutetaan tarpeellisilta osin.

Edellisen kierroksen keskeinen suunnittelussa hyödynnetty osuus oli ennuste asuntorakentamisesta vuosille 2016-2025, joka oli myös maankäyttösuunnitelman lyhyen aikajänteen toteutussuunnitelma. Asuntorakentamisennustetta päivitetään ja jatketaan vuoteen 2030 asti. Asuntorakentamisennuste sekä siihen MAL-sopimuksen valmistelun yhteydessä tehdyt lisäykset antavat konkretiaa myös seuraavalla MAL-suunnittelukierroksella ja vahvan pohjan tehtäville lyhyen aikajänteen suunnitteluratkaisuille.

Tarkoituksenmukaisesti ja MAL-kontekstissa tarkastellen asuntorakentamisennuste muodostaa perustan seudun kehittämisen tavoitteelle vuoteen 2030 mennessä, johon johtavaa toteutuspolkua on edellytykset suunnitella tarkemmin. Samalla tämä luo alkupisteen useampia skenaarioita huomioivalle pidemmälle tulevaisuuteen katsovalle MAL-suunnitelmaosalle.

### Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma HLJ 2015

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman laatiminen pohjautuu kahteen lakiin: laki pääkaupunkiseudun kuntien jätehuoltoja ja joukkoliikennettä koskevasta yhteistoiminnasta sekä laki alueiden kehittämisestä. Suunnitelma on pitkän aikavälin strateginen suunnitelma, joka kuvaa seudun yhteisen tahtotilan tulevaisuuden liikennejärjestelmästä, sen kehittämisestä ja käytöstä. Suunnitelma sisältää monipuolisesti toimenpiteitä liikennejärjestelmän kehittämiseksi. Ensimmäinen Helsingin seudun 14 kuntaa kattava liikennejärjestelmäsuunnitelma valmistui 2011. Sen edeltäjä oli neljä kuntaa kattava Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelma, joista ensimmäinen valmistui jo 1994.

HLJ 2015 -suunnitelman keskeinen sisältö tiivistyy viiteen linjaukseen, joista johdetuilla toimenpiteillä voidaan tehokkaasti vastata seudun haasteisiin. Laajamittaisen asiantuntijatyön tuloksena syntyneitä tavoitteita, linjauksia ja toimenpiteitä voidaan pitää hyvänä lähtökohtana seuraavalle suunnittelukierrokselle.

Liikennejärjestelmäsuunnitelma sisältää lyhyelle aikajänteele priorisoidun infrahankkeiden kehittämishankelistan sekä pitkällä aikajänteele priorisoimattoman hankelistan. Hankkeet on lähtökohtaisesti määritelty suunnittelun aikana tehtyjen vertailujen ja vaikutusten arviointien perusteella. Valtion ja kuntien välinen sopimus suurten infrahankkeiden ja asumisen edistämisestä on myös osaltaan vaikuttanut infrastruktuurin kehittämishankkeiden listauksiin. Tunnistetut hankkeet muodosta-

vat hyvän lähtökohdan tulevalle suunnittelukierrokselle, mutta edellyttävät edelleen voimakkaampaa kytkentää maankäytön ja asumisen ajoitukseen sekä analyysiä tavoitteidenmukaisuudesta ja toteuttamisedellytyksistä.

HLJ 2015 –työn tavoitteena oli valmistella realistinen, toteuttamiskelpoinen ja seudun kehittämistä tukeva suunnitelma. Valmistelussa haettiin kustannustehokasta rahoituksen ja toimenpiteiden kokonaisuutta. Ajoneuvoliikenteen hinnoittelusta tuli keskeinen toimenpide HLJ-suunnitelmaan, koska sillä pystytään vastaamaan selvästi esillä oleviin tarpeisiin uusista rahoituslähteistä sekä liikenteen voimakkaasta ohjaamisesta. Suunnitelman tavoiteltu vaikuttavuus on siis osittain riippuvainen ajoneuvoliikenteen hinnoittelusta. Työn yhteydessä tutkittiin myös vertailuvaihtoehto, joka ei sisältänyt ajoneuvoliikenteen hinnoittelua ja sen mahdollistamia investointeja, mutta sen merkittävästi heikompien vaikutusten vuoksi hinnoittelu oli perusteltua kytkeä voimakkaasti osaksi suunnitelmaa. Ajoneuvoliikenteen hinnoittelusta ei ole toistaiseksi tehty sen käyttöönoton sekä HLJ 2015 suunnitelman toteuttamispolun edellyttämiä poliittisia päätöksiä. Tulevassa MAL 2019-suunnitelmassa kokonaistaloudellinen näkökulma otetaan entistäkin voimakkaammin huomioon ja varaudutaan vaihtoehtoisiiin kehityskulkuihin.

Liikennejärjestelmätyön pohjaksi on seudun yhteisin resurssein toteutettu laajamittaisia liikkumistutkimuksia, joita on hyödynnetty suunnittelutyön lähtötietoina sekä liikenne-ennustemallien määrittelyssä. Edelleen kehitettävät liikkumistutkimukset ja liikennemallit toimivat myös tulevalla suunnittelukierroksella tärkeinä lähtötietoina sekä työkaluina suunnittelussa.

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnittelu on viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain (SOVA-laki 200/2005) mukaista arviointia edellyttävä suunnitelma. HLJ 2015:n vaikutusten arvioinnissa huomioitiin myös samanaikaisen maankäyttösuunnitelman vaikutukset sekä tuotettiin tietoa valmistelun ja päätöksenteon avuksi.

HLJ 2015:n vaikutusten arviointiselostus SOVA toimii osaltaan MAL 2019 -suunnittelun lähtökohdana. Laajamittainen vaikutusten arviointi antaa hyvän lähtökohdan seuraavalle suunnittelukierrokselle ja alleviivaa teemoja, joihin tulee kiinnittää entistä enemmän huomiota. Edellisellä suunnittelukierroksella arviointia tuotettiin koko prosessin ajan, mutta arvioinnin ohjausvaikutus suunnitteluratkaisuihin jäi kuitenkin vähäiseksi. Suunnittelun loppuvaiheessa kokonaisuudesta tehty vaikutustenarviointi osoitti esimerkiksi, että kaikkia päästöjä vähentämistavoitteita ei suunnitelmalla saavuteta.

Kokonaisuuden arviointi ja tavoitteiden saavuttamisen kannalta keskeisten asioiden esiin nostaminen on arvioinnissa olennaista. Arvioinnilla tuetaan strategisia valintoja prosessin aikana.

MAL 2019 -suunnittelussa vaikutusten arviointia pidetään jatkuvasti suunnittelun rinnalla ja tarkastellaan vaikutuksia kokonaisuutena tasolla, joka sopii strategiseen suunnitteluun. Pyrkimyksenä on

määrittää mitattavia tavoitetasoja, jotka ohjaavat suunnittelussa tehtäviä valintoja ja lisäävät valintojen läpinäkyvyyttä.

HLJ 2015 -suunnitelman valmistelemiseksi tehty työ oli erittäin laajamittaista ja selvityksiä toteutettiin useita. Laadittuja selvityksiä hyödynnetään MAL 2019 -suunnittelussa. Tulevassa suunnittelu-prosessissa painotetaan kokonaisuuden suunnittelua ja vaikutusten arviointia useiden toteutettavien erillisselvitysten sijaan.

### Kuntien maankäyttöä, asumista ja liikennettä koskevat suunnitelmat

MAL 2019 suunnittelua tehdään yhteistyössä seudun kuntien kanssa. Suunnittelualueen 14 kunnassa on jatkuvasti käynnissä yleiskaavaprosesseja, liikennejärjestelmäsuunnitelmaprosesseja sekä muita maankäyttöön, asumiseen ja liikenteeseen liittyviä suunnitelmia ja strategioita. Suunnittelun tueksi tuotettuja aineistoja hyödynnetään myös MAL-suunnittelussa ja sovitetaan niitä seudulliseen kontekstiin.

MAL-suunnitelman pohjaksi kerätään kunnista maankäytön, asumisen ja työpaikka-rakentamisen potentiaalit, jotka pohjautuvat kuntien omiin suunnitelmiin ja strategioihin.

Seudullisen maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnittelutyön sisältämän tietomäärän ja muuttujien määrä on hengästyttävän suuri. Sen takia on mietittävä tarkoin, mitkä selvitykset ja tutkimuksen palvelevat parhaiten seututason suunnittelukokonaisuutta.

Kunnissa, kuten kaikkialla, on käynnissä isoja muutoksia ja epävarmuus tulevaisuudesta lisääntyy jatkuvasti. Seudullisen yhteistyön avulla voidaan jakaa taakkaa siten, että seudulla ja sen kunnilla on parhaat edellytykset sopeutua toimintaympäristön jatkuvasti kiihtyvään muutokseen.

### 1.2 Maakunnat ja maakuntakaavoitus muutoksessa

Uudellamaalla on käynnistynyt uuden kokonaismaakuntakaavan laadintaprosessi ja samalla maakuntakaavoituksen uudistaminen. Kaavakokonaisuuden on tarkoitus koostua strategisesta pitkän aikavälin rakennekaavasta sekä seutujen lyhyen aikavälin vaihekaavoista. Helsingin seutu on yksi vaihekaava-alue. Maakuntakaavaan liittyvät liikennejärjestelmäsuunnitelmat tehdään kolmessa osassa, joista MAL-suunnitelman liikenneosa, Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma, täyttää liikennejärjestelmäsuunnittelutarpeen Helsingin seudun osalta. Helsingin seudun liikennejärjestelmän liittämiseksi ympäröiviin liikennejärjestelmiin tehdään yhteistyötä sekä Uudenmaanliiton että valtion kanssa. Maankäyttösuunnitelmien sovittamisessa tehdään jatkuvaa yhteistyötä ja suunnitelmien synkronoimiseksi on alustavasti käyty keskusteluja. Suunnittelu-prosessien alustavat aikataulut antavat synkronoimiseen hyvät edellytykset.

MAL-suunnittelussa määritetään tarkemmalla tasolla vuoteen 2030 ulottuvan aikajänteen asioita, mikä antaa konkreettista pohjaa uuden Helsingin seudun vaihemaakuntakaavan laadinnalle ja toteuttamiselle. Vaihemaakuntakaavan laadinta on tarkoitus aloittaa vuonna 2017, joten MAL-suunnittelussa vuonna 2016 koottavat maankäyttöaineistot ja vuonna 2017 raamin pohjaksi laadittavat selvitykset tukevat myös maakuntakaavatyötä. Maakuntakaavoituksen ja MAL 2019 –suunnitelman tarkistuspisteet, joista tärkein on vuoden 2017 syksyllä MAL-raameista sopimisen yhteydessä, on sisällytetty suunnitelmien aikatauluihin. Yhteistyö ja vuorovaikutus suunnitteluryhmien välillä tulee olemaan tiivistä. Samat henkilöt osallistuvat kunnista molempien suunnitelmien laadintaan, näin ollen on mahdollista myös varmistaa, ettei samoja asioita tehdä kahteen kertaan.

Maakuntakaavoituksen ja MAL 2019 –suunnitelman tarkistuspisteet on sisällytetty suunnitelmien aikatauluihin.

Suomessa on käynnissä maakuntalain uudistus. Uusien maakuntien on määrä aloittaa toimintansa vuonna 2019, joten käynnistyvä MAL 2019 –suunnittelukierros voidaan edelleen toteuttaa suunnitellusti. Mahdollisiin muutostarpeisiin reagoidaan suunnittelun edetessä.

### 1.3 Suomi hakee ratkaisuja

Pääministeri Juha Sipilän hallituksen strateginen ohjelma kulkee nimellä ”Ratkaisujen Suomi”. Viime aikoina onkin ollut paljon esillä halukkuutta ratkaisujen hakemiseen. Jotkin esillä olleet pyrkimykset ravistelisivat toteutuessaan voimakkaasti perustuksia, joiden varaan MAL-suunnittelua, asuntopoliittikkaa ja joukkoliikenteeseen perustuvaa yhdyskuntarakenteen kehittämistä on toteutettu. Monet esillä olevista teemoista sisältävät kuitenkin vielä epävarmuutta, että niitä ei ole mahdollista ottaa käynnistyvän MAL-suunnittelukierroksen lähtökohdaksi.

Keskeinen lähtökohta MAL 2019 –suunnittelulle on Euroopan komission Suomelle asettama kasvihuonekaasujen 39%:n päästövähennystavoite vuoteen 2030 mennessä vuoden 2005 tasoon verrattuna. MAL-suunnitelman osa-alueille allokoitavat päästövähennystavoitteet otetaan suunnitelman lähtökohdaksi. Päästövähennystavoitteiden ohella monet seudun ja valtion tavoitteet ovat toisiaan vastaavia ja ajantasainen yhteistyö suunnittelussa ja strategioiden laatimisessa on siten tärkeää. Erityisesti digitalisaatio ja palveluistuminen on teema, joka on paljon esillä ja jolla on paljon potentiaalia ja vaikutuksia ihmisten liikkumiseen sekä yhdyskuntarakenteen kehittymiseen. Valtion selvityksiä hyödynnetään MAL 2019 –suunnittelussa. Liikenneverkkojen mahdollinen yhtiöittäminen sekä liikennekaari-lakiuudistus ovat hallituksen edistämiä liikennettä koskevia teemoja, joiden toteutumisesta ei toistaiseksi ole selkeää kuvaa. Aihepiirejä seurataan kiinteästi ja otetaan mukaan suunnitteluun tarkoituksenmukaisella tavalla, kun asioiden valmistelu etenee. MAL-työssä on tärkeää lisätä käsitystä siitä, mitä esillä olevat teemat tarkoittavat käytännössä ja millaisia toimenpiteitä haluttujen vaikutusten saavuttaminen edellyttää. Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden uudistus on käynnissä ja sen kanssa käydään vuoropuhelua.

Valtion ja Helsingin seudun kuntien välinen MAL-sopimus vuosille 2016-2019 allekirjoitettiin kesäkuussa 2016. Sopimus perustuu valtion ja seudun kuntien yhteiseen tahtotilaan Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämisestä. Sopimus on keskeinen lähtökohta tulevalle MAL suunnittelukierrokselle. MAL 2019-suunnitelmaa hyödynnetään seudun lähtökohtana seuraavan kauden MAL-neuvotteluille.

Valtion ja kuntien välisellä MAL-sopimuksella halutaan lisätä kuntien keskinäistä sekä seudun ja valtion välistä sitoutumista yhdessä sovittuihin tavoitteisiin. Keskeisenä elementtinä sitouttamisessa on kuntien mahdollistama asuntotuotanto sekä valtion osallistuminen hankkeiden rahoitukseen. Seudullisten liikenneinvestointien (radat, tiet, pääkadut) rahoitustaso on Helsingin seudulla noussut merkittävästi 2000-luvun alusta ja on nyt ennätyskorkealla. Kunnat ja valtio investoivat pääväyläverkkoon keskimäärin yhtä paljon. Lisäksi kunnat investoivat alempaan katuverkkoon sekä subventoivat joukkoliikenteen järjestämistä. Noin puolet joukkoliikenteen kustannuksista kateetaan lipputuloilla. Isojen joukkoliikenneinvestointien vuoksi on painetta nostaa lippujen hintoja. Joukkoliikenteen järjestämisen nykyisen kaltainen rahoitusmalli ei toimi optimaalisesti. Seudun ja valtion toimenpiteiden sekä niiden vaikutusten tulee olla mietitty kokonaisuutena, jotta ne eivät vaikuta negatiivisesti asiakkaiden kokemaan palvelutasoon ja seudun kehittämisen edellytyksiin. MAL-suunnittelussa rahoitus- ja käyttökustannuspuoleen kiinnitetään seuraavalla MAL-suunnittelukierroksella erityistä huomiota. Yhteistyössä valtion kanssa tulee pohtia, miten vahvistetaan päätöksenteon pitkäjänteisyyttä, mikä on seudun kehityksen kannalta ensiarvoisen tärkeää.

#### 1.4 Maailman tila ja megatrendit

Maailmalla vaikuttavat megatrendit kuten ilmastonmuutos, väestönkasvu, kaupungistuminen sekä taloudellinen ja poliittinen epävakaus vaikuttavat myös Helsingin seudulla. Ilmiöt näkyvät Helsingin seudulla, kuten muuallakin maailmassa mm. ilmaston ääri-ilmiöiden lisääntymisenä, maahanmuuton lisääntymisenä ja tuloerojen kasvuna. Tarkkaa tietoa megatrendien kehittymisestä ja vaikutuksista ei ole Helsingin seudulla eikä sen paremmin kenelläkään muullakaan. Varmaa kuitenkin on, että seudun pohjoinen sijainti osana hyvinvointiyhteiskuntaa ei suojaa sitä globaaleilta ilmiöiltä, mutta antaa osaltaan mahdollisuuden olla osana suurempaa ratkaisua ja toimia suunnannäyttäjänä myös kansainvälisesti. Maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämisellä on merkittäviä vaikutuksia siihen, miten Helsingin seutu ja Suomi sopeutuvat muuttuvaan maailmaan ja vastaavat sen asettamiin haasteisiin.

Edellisellä MAL-suunnittelukierroksella megatrendit ovat jo olleet tiedossa ja niitä on pyritty ottamaan huomioon suunnitteluratkaisuissa. MAL 2019 -suunnittelukierroksella aihepiireihin kiinnitetään entistä enemmän huomiota, asetetaan konkreettisia tavoitteita ja pyritään edistämään tavoitteiden mukaisia päätöksiä. MAL 2019 -suunnittelussa lähtökohdaksi otetaan, että lyhyellä

aikajänteellä mahdollistetaan toteutuspolku, jota etenemällä pidemmällä tulevaisuudessa on mahdollista toteuttaa entistä vaikuttavampia, mahdollisiin tarpeisiin vastaavia, keinoja. Pidemmän aikajänteen tarkasteluissa tuleekin huomioida useampia vaihtoehtoisia skenaarioita. Skenaarioiden määrittämisen pohjaksi toteutetaan heti suunnittelun alussa analyysi trendeistä ja ilmiöistä, joihin suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota.

## 2 MAL 2019-periaatteet: Suunnittelukierroksen toteuttaminen

### 2.1 Suunnitelma lisää konkretiaa ja joustavuutta

Helsingin seudun MAL 2019 –suunnitelma on osapuolten yhteinen näkemys maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämisestä. Seutuyhteistyön tavoitteena on seudun toimivuuden varmistaminen seudun edelleen kasvaessa ja kansainvälisen kilpailukyvyyn kehittäminen. Suunnitteluprosessi antaa mahdollisuuden seudun yhteistyön vahvistumiseen entisestään. Toteutuessaan suunnitelmalla on merkittävät vaikutukset paitsi seudun myös paikallisella, kansallisella ja kansainväliselläkin tasolla. Suunnittelun periaatteilla pyritään lisäämään seudun resilienssiä toimintaympäristössä lisääntyneen epävarmuuden huomioon ottamiseksi sekä realismia, että keskeiset toimenpiteet saadaan nopeasti käyntiin.

MAL 2019 suunnittelukierroksella koostettavassa suunnitelmassa käsitellään eri ajanjaksoja sillä tarkkuudella, kuin niitä on nykytiedon valossa perusteltua käsitellä.

**Nykytilanne:** Koostetaan olemassa olevan tiedon pohjalta perusteet seudun kehittämiselle ja muodostetaan käsitys siitä, mitä teemoja suunnitelmassa tulee käsitellä.

**2019-2030:** Lyhyellä aikajänteellä (2030 mennessä) lisätään suunnitelman realismia ja konkretiaa. Tämän toteuttamiseksi priorisoidaan entistä vahvemmin tarkoituksenmukaisimmiksi tunnistettavia toimenpiteitä ja toimenpidepaketteja.

Käytännössä määritetään näköpiirissä olevassa toimintaympäristössä tavoitteiden saavuttamista palveleva ja kokonaistalouden huomioiva maankäytön kehittäminen ja tarvittavat infrainvestoinnit sekä muut keskeisiksi tunnistettavat sekä toteuttamisedellytyksiltään hyvät toimenpiteet. Vuoteen 2030 asti ulottuvalla aikajänteellä tehdään konkreettinen toteuttamishjelma, joka edistää asetettujen tavoitteiden saavuttamista asetetuissa raameissa.

Lähikaudelle tunnistettavien monipuolisten ja tavoitteita tehokkaasti toteuttavien toimenpiteiden toteutumista pyritään nopeuttamaan ja si-

sällyttämään niitä jatkossakin yhteistyösopimuksiin. Myös pienemmät investoinnit sekä palveluiden kehittämiseen ja toimintatapojen muutokseen tähtäävät toimenpiteet otetaan vahvemmin mukaan priorisointiin isojen infrahankkeiden rinnalle. Keskeistä on, että saavutetaan välittömiä vaikutuksia sekä luodaan edellytyksiä pidemmällä tulevaisuudessa olevien potentiaalien hyödyntämiseen.

Herkkyytarkasteluna huomioidaan myös tunnistettujen ilmiöiden (mm. teknologian kehittyminen) odotettua nopeampien muutosten vaikutuksia.

2031-2050:

Pitkällä aikajänteellä (2050 mennessä) suunnittelun epävarmuus lisääntyy ja tämä pyritään tulevalla suunnittelukierroksella huomioimaan entistä paremmin. Pitkällä aikajänteellä lisätään suunnitelman strategisuutta.

Tämän toteuttamiseksi tarkastellaan lyhyen aikajänteen suunnitelman muodostamasta lähtökohdasta eteneviä, erilaisiin toimintaympäristöihin (skenaarioihin) liittyviä, kehityspolkuja, joiden avulla lisätään suunnitelman joustavuutta ja mahdollistetaan suunnitelman sopeutuminen toimintaympäristön muutoksiin (resilienssi). Skenaarioissa voidaan varioida esimerkiksi talouden, teknologian ja ihmisten tottumusten kehittymistä, jolloin erilaiset keinot ja kehittämisalueet nousevat voimakkaammin esille. Kehityspolkujen määrittelyn tueksi tunnustetaan liikenneinvestointien ja niihin liittyvän maankäytön realisoitumisen todennäköisyyttä, tarvetta ja toivottavuutta.

MAL 2019-suunnitelma on Helsingin seudun yhteinen ja entistä selkeämpi tahtotila siitä, miten Helsingin seutua tulisi kehittää ja varautua muutoksiin. Suunnitelma toimii tietolähteenä ja antaa kokonaiskäsitelmän sekä selkänöjää kunnissa tehtäville tarkemman tason ratkaisuille sekä paikallistuntemusta valtion tason suunnitelmille.

## 2.2 Kokonaisuus rakentuu vaiheittain

Laaja suunnittelukokonaisuus sekä mittava sidosryhmäyhteistyö edellyttävät selkeää prosessia ja käsiteltävien teemojen rajausta. Suunnitelman vaikuttavuuden kannalta on tärkeää nostaa selkeästi esiin tehtävien päätösten vaikutukset suhteessa tavoitteisiin ja priorisoida perustellusti keskeiset toimenpiteet. Suunnitelman hyväksyttävyyden ja käytettävyyden vuoksi on tärkeää panostaa viestinnän ja vuorovaikutuksen selkeyteen ja laajuuteen.



Suunnittelun läpileikkaavia toimintaperiaatteita ovat:

- olemassa olevan tiedon tehokas hyödyntäminen
- vaikutusten arviointi ja seuranta päätöksenteon perusteena
- vuorovaikutuksella vaikuttavuutta.

Helsingin seudun MAL 2019 -suunnitteluprosessia voidaan kuvata rakennuksena, joka rakentuu vaiheittain edellisten osien päälle. Perustan tulee olla vakaa ja tukeva ennen seuraavaan vaiheeseen siirtymistä. Alempia osia ei voi muuttaa, ilman että sen yläpuolisia rakenteita myös tarkistetaan. Rakentaminen tapahtuu yhteistyössä ja määrätietoisesti jatkuvaa laadunvalvontaa hyödyntäen. Tällöin pysytään aikataulussa ja saavutetaan kestävä, käytettävä ja kutsuva kokonaisuus.



#### 1. Lähtökohtien kartoitus

Suunnitteluun osallistuvat kartoittavat ja kokoavat yhteen ajankohtaisen suunnittelussa hyödynnettävän tiedon. Suunnittelu perustetaan analysoituihin aineistoihin, edellisen suunnittelukierroksen oppeihin, seurantatietoon ja toimintaympäristön edellyttämiin muutoksiin.

Suunnittelun lähtökohdaksi ja suunnittelussa hyödynnettäväksi muodostetaan käsitys toimintaympäristön muutosilmioistä sekä kuntien omista kehittämissuunnitelmista ja -visioista.

## 2. Puiteohjelman valmistelu ja hyväksyminen

Tämän puiteohjelman pohjalta työhön osallistuvilla toimijoilla on yhteinen käsitys toteutettavan MAL 2019 suunnittelukierroksen prosessista, sisällöstä ja tavoitteista. Puiteohjelma valmistellaan ja hyväksytään vuoden 2016 aikana.

Puiteohjelman keskeistä sisältöä ovat periaatteet, jotka kuvastavat toimintatapaa, jolla suunnittelua ja suunnitteluyhteistyötä toteutetaan.

## 3. Syvennettävien teemojen selvitykset ja vaikutusten arvioinnin menetelmät

MAL 2019 -suunnitelman kokoamiseksi toteutetaan selvityksiä teemoista, joista ei nykyisellään ole olemassa riittävästi tietoa tai toimintatapoja.

Edellisen suunnittelukierroksen sekä sen jälkiarvioinnin pohjalta on tunnistettu teemoja, joista on tarvetta toteuttaa syventäviä ja päivittäviä selvityksiä. Tunnistettuja teemoja on kuvattu tämän puiteohjelman luvussa 3. Puiteohjelmassa esitettyjen selvitysten lisäksi varaudutaan toteuttamaan muita kokonaisuutta täydentäviä selvityksiä.

Puiteohjelmassa esitetyt selvitykset toteutetaan vuoden 2017 aikana. Syvennettävien teemojen selvitysten käynnistymisvaiheessa järjestetään seudun asiantuntijatahoille mahdollisuus osallistua MAL-suunnitteluprosessin käynnistykseen. Syventävissä selvityksissä kiinnitetään erityistä huomiota prosessin sisäiseen vuorovaikutukseen, siten että ne tukevat MAL kokonaisuuden valmistelua. Vaikutusten arvioinnin menetelmien, mittarien sekä tavoitetasojen määrittelyssä hyödynnetään syventävistä selvityksistä saatavaa tietoa ja vastaavuuksisesti annetaan syötteitä keskeisten asioiden huomioon ottamiseksi.

Vuorovaikutuksen ja kokonaisuuden hallinnan varmistamiseksi käsitellään ja työstetään kaikkia syventävien selvitysten sekä vaikutusten arvioinnin välituloksia yhdessä perustettavassa MAL-projektiryhmässä. Lisäksi järjestetään vuoden 2017 aikana syventävien selvitysten teemoista ja muista ajankohtaisista suunnittelukysymyksistä M, A ja L-sektorien valmistelijoille yhteisiä työpajoja.

Syventävät selvitykset tuottavat paitsi suunnitteluperusteita, myös näkemyksiä skenaarioiden muodostamiseen sekä vaikutusten arviointiin. Muodostettava vaikutusten arviointiohjelma ohjaa seuraavissa vaiheissa kokonaisuuden valmistelua.

#### 4. Suunnitelman kokoamisen lähtökohdista (*raameista*) sopiminen

Suunnitelman kokoamista edeltää sopiminen yhteisistä *raameista*. Raameista päätetään tehtävien syventävien selvitysten sekä muiden tunnistettujen lähtökohtien pohjalta syksyllä 2017. Suunnittelun raameilla tarkoitetaan sopimista yhteisistä lähtökohdista, kuten suunnittelussa käytettävistä tavoitetasoista, oletuksista ja raja-arvoista, joiden pohjalta suunnitelmakokonaisuus valmistellaan. Raamien määrittämiseksi ja eri näkökulmien yhteensovittamiseksi hyödynnetään monipuolisesti vaikutusten arvioinnin menetelmiä sekä erilaisia arviointityökaluja.

Raamien määrittämisen yhteydessä määritellään esimerkiksi käytettävät maankäytön ja asumisen projektiot, suunnitelman rahoitustaso, tutkittavat vaihtoehdot, pitkän aikajänteen skenaariot sekä kokonaisuuden suunnittelun aikataulu ja muu käytännön toteutus.

Tämä vaihe toimii työn välitavoitteena ja antaa edellytykset toteuttaa prosessin väliarvioinnin.

Raameista päättämistä edeltää seudun luottamushenkilöiden valmistelutilaisuus, joka myös antaa seudun uusille luottamushenkilöille perehdytyksen MAL-suunnitteluun sekä mahdollisuuden osallistua suunnitteluprosessiin sen ollessa vielä alkuvaiheessa.

#### 5. MAL 2019 -suunnitelman kokoaminen ja vaikutusten arviointi

Laadittujen selvitysten ja sovittujen raamien pohjalta MAL-suunnitelma valmistellaan vaiheistetusti vaikutusten arvioinnin kanssa vuoden 2018 alkupuolella. Vaiheistetun suunnittelun avulla muodostetaan vertailuvaihtoehtoja ja voidaan seurata suunniteltujen toimenpiteiden tehokkuutta sekä tavoitteidenmukaisuutta.

MAL-suunnittelulla varmistetaan seudun edellytykset vastata tulevaisuuden haasteisiin. MAL-visiota on pilkottu tavoitteisiin, jotka ohjaavat tehtäviä suunnitteluratkaisuja ja toteuttamista. MAL 2019 –suunnittelukierroksella panostetaan siihen, että vaikutusten arviointi ohjaa suunnittelua ja että kokonaisuuden kannalta keskeisten päätösten ja suunnitteluratkaisujen vaikutukset on osoitettu selvästi. Sekä suunnittelun että päätöksenteon läpinäkyvyyttä pyritään lisäämään.

Suunnitelman kokoamisvaiheessa määritetään keskeiset maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämistä koskevat linjaukset, kytketään maankäytön potentiaalit liikenneinvestointeihin ja muihin toimenpiteisiin sekä muodostetaan yhteinen näkemys seudun kannalta keskeisimpien MAL-hankkeiden priorisoinnista. Priorisoinnilla haetaan konkretia erityisesti lyhyelle aikajänteelle. Pitkän aikajänteen resilienssin mahdollistamiseksi tutkitaan skenaariotarkasteluilla erilaisia mahdollisia toteutumispolkuja ja toimintaympäristöjä.

Suunnitelmakokonaisuuden viimeistelemiseksi lausuntokierrosta varten järjestetään seudun asiantuntijatahoille sidosryhmätilaisuus, jonka avulla mahdollistetaan osallistuminen suunnitteluun. Myös luottamushenkilöille järjestetään ennen lausuntovaihetta työseminaari luonnoksen viimeistelyä varten.

Suunnitelma toimitetaan lausunnoille yhdessä arviointiselostusluonnoksen kanssa syksyllä 2018 siten, että suunnitelman viimeistely on mahdollista toteuttaa vuoden 2019 alussa.

## 6. Päätöksenteko

Vuoden 2019 alussa tehdään päätökset MAL 2019 suunnitelman hyväksymisestä. Tämä virallinen suunnitelma, seudun yhteinen näkemys seudun kehittämiseksi, toimii pohjana mahdollisten MAL-sopimusneuvottelujen sekä muun yhteistyön toteuttamiseksi.

Suunnitelman hyväksymisen jälkeen seudun luottamushenkilöille, valmistelijöille ja sidosryhmille pidetään päätösseminaari, jonka avulla voidaan lisätä suunnitelman tunnettavuutta ja vaikuttavuutta. Seudun kehittymisen ja suunnitelman vaikutusten seuranta kehitetään siten, että se jatkossa palvelee entistä paremmin suunnittelua ja päätöksentekoa. Seuran avulla tulee pystyä osoittamaan tavoitteiden toteutumista käytännössä ja asetettujen tavoitteiden saavuttamista.

Tunnistettuja selvitystarpeita, vaikutusten arviointia ja vuorovaikutusta on kuvattu luvussa 4. Päätöksentekoa ja organisointia on kuvattu luvussa 5.

## 2.3 Maankäyttö, asuminen ja liikenne muodostavat saumattoman kokonaisuuden

### MAL-kokonaisuus

MAL-suunnitelmakokonaisuus rakentuu vaiheittain edellisen suunnittelukierroksen pohjalta. Maankäytön, asumisen ja liikenteen tavoitteita ja toimenpiteitä päivitetään ja terävöitetään vastaamaan toimintaympäristössä havaittuja muutoksia. Eri aihepiirien selvityksiä työstetään eri sektorien asiantuntijoiden jatkuvana yhteistyönä ja sovitetaan osaksi kokonaisuutta. Raameista sopiminen toimii prosessin keskeisenä välitavoitteena. Suunnitelmasta tehdään realistinen ja resilientti, jotta toimenpiteet edistävät strategisten tavoitteiden saavuttamista mahdollisimman tehokkaasti nyt ja tulevaisuudessa. Tärkeimmät toimenpiteet priorisoidaan. Tavoitteet ja tulokset esitetään selkeästi ja avoimesti läpinäkyvän päätöksenteon edistämiseksi.

Maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämistä koskevia kuntakohtaisia sekä valtiotason suunnitelmia sovitetaan seutukontekstiin siten, että kokonaisuus antaa edellytykset taloudellisen, tehokkaan ja toteuttamisedellytyksiltään hyvän yhdyskuntarakenteen kehittämiseen. Tavoiteltava joukkoliikenteeseen perustuva yhdyskuntarakenne palvelee agglomeraatioetujen saavuttamista ja kävelyn ja pyöräilyn kehittämistä. Taloudellisen joukkoliikennejärjestelmän ulkopuolelle jääviä alueita tarkastellaan niiden ominaispiirteet huomioiden. Maankäytön ja liikenteen, asumisen ja elinkeinojen, tarpeiden ja tavoitteiden pohjalta määritetään kehittämistoimenpiteistä sekä ohjauskeinoista koostuva strategia.

Erilaisten suunnitelmakokonaisuuksien tarkoituksenmukaisuutta testataan ja tarkastellaan jatkuvasti vaikutusten arvioinnin menetelmillä, joista läpinäkyvimmän osan muodostavat muutamat valikoitavat indikaattorit (mm. kulkutapajakauma), joiden perusteella voidaan tehdä päätelmiä seudun kehityksen isoista linjoista. Yhdyskuntarakenteen ja sen liikenneverkon toimivuutta, esimerkiksi sujuvuuden ja saavutettavuuden näkökulmista, tarkastellaan myös karttamuotoisia esityksiä hyödyntäen.

Maankäytön, asumisen ja liikenteen keskeiset kehittämissuunnitelmat sekä niiden perusteet kuvataan yhdessä raportilla ja kartoilla.

### Maankäyttö

Helsingin seudun maankäyttösuunnitelma 2050 laadittiin ensimmäisen kerran osana edellistä seudullista suunnittelukierrosta, joka valmistui 2015. Suunnitelma määritteli seudun kuntien yhteisen maankäytön tahtotilan ja toimi samalla tausta-aineistona seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman ja asuntostrategian valmistelussa sekä maakuntakaavojen laadinnassa. Ensimmäisen suunnitelman laadinnassa saavutettiin ja opittiin paljon, siksi nyt on mahdollisuus jatkaa kohti vielä tiiviimpää MAL-yhteissuunnittelua.

Seudullisen maankäytön suunnittelussa painopiste on MAL-kokonaisuuden mukaisesti rakennetuissa alueissa asumista ja liikennettä painottaen. Tiiviit työpaikkaintensiiviset alueet ja palvelut sijoittuvat osaksi urbaania kaupunkirakennetta, eikä niitä ole tarpeen eritellä omina maankäyttövarauksina. Laajoille tilaa vieville työpaikkatoiminnoille varattuja alueita osoitettiin viimeksi erikseen. MAL 2019 –työssä maankäyttöä ja liikennettä sovitetaan yhteen jatkuvana prosessina. Vuonna 2017 toteutettavista selvityksistä merkittävin on keskuksia ja joukkoliikenteen runkoverkkoa tarkasteleva selvitys, joka antaa keskeisiä lähtökohtia raamien muodostamiseen ja kokonaisuuden suunnitteluun. Keskusten ulkopuolisia alueita tarkastellaan erityisesti logistiikan, työpaikkojen ja palvelujen näkökulmista. Eri näkökulmia otetaan työn edetessä havaittavan tarpeen mukaan.

Suunnittelun mittakaava on maakuntakaavaa tarkempi ja yleiskaavoja yleispiirteisempi, jotta seudun tavoitteellinen rakenne voidaan kuvata riittävän täsmällisesti ja yhteismitallisesti. Suunnitelma ei ole osa suomalaista kaavajärjestelmää, vaan se toimii seudullisen maankäytön visiona maakuntakaavoitukselle ja kuntakaavoitukselle. Työssä kiinnitetään erityistä huomiota vuoden 2030 tavoitetilään, joka suunnitellaan liikennejärjestelmän kehittämistoimenpiteiden pariksi. Vuoteen 2050 ulottuvassa suunnittelussa maankäytön lähtökohdaksi voidaan ottaa maakuntakaavatyössä tuotettava pitkän aikavälin projekti. Keskeistä on synkronoida MAL 2019 –työ ja maakuntakaavatyö siten, että lyhyt ja pitkä aikajänne tukevat toisiaan ja ovat johdonmukaisia.

Kaupunkirakenne kasvaa tulevaisuudessa kahteen suuntaan: voimakkaasti sisäänpäin tiivistyen ja harkiten uusiin kasvusuuntiin. Maankäytön suunnittelussa tulee määrittellä seudullisesti merkittävät ja kestävästä kaupunkiseutua vahvistavat rakentamisen mahdollisuudet niin nykyisen rakenteen sisältä kuin uusien kasvukäytävien varresta.

MAL 2019 –työssä tuotettavaa maankäytön rakennetta suunnitellaan vaiheittain. Lähtökohdat kerätään kuntien omista maankäytön visioista, joita yhteismitallistetaan asiantuntija-analyysillä. Toteutettavissa syventävissä selvityksissä luodaan perusteita tarkistaa ja muokata kunnista kerättävää maankäytön synteisiä. Syventävien selvitysten pohjalta muodostetaan MAL-kokonaisuuden valmistelun pohjalla käytettävä maankäyttöprojekti, josta tehdään päätös osana raamien muodostamista.

### Asuminen

Helsingin seudun asuntostrategia 2025 laadittiin ensimmäisen kerran edellisellä suunnittelu-kierröksellä. Strategia otti kantaa erityisesti seudulliseen asuntokysymykseen. Asuntostrategiassa analysoitiin asuntorakentamisen määrää ja sijaintia seudulla ja asetettiin tavoitteita mm. asuntotuotannon rakenteelle, täydentävälle asuntorakentamiselle ja vanhojen alueiden kehittämiselle. Strategia otti kantaa myös maaseutumaisten alueiden kehittämiseen, maapolitiikkaan, asumiseen kohdistuviin tukijärjestelmiin ja eri väestöryhmien asumisen tarpeisiin. Nyt edellisen suunnitelman pohjalta on mahdollisuus tehdä entistä tiiviimpää MAL-yhteissuunnittelua jo prosessin alusta alkaen, kun myös asumisen seudullisen suunnittelun tarve on tunnustettu MAL-sopimuksesta lähtien.

Seudullisen asumisen lyhyen aikajänteen suunnittelussa painopiste on asuntorakentamisenusteen laadinnassa. Asuntorakentamisenuste tehdään nyt vuoteen 2030 ja se toteutetaan tiiviissä yhteistyössä vuoropuhellen toisaalta kuntien ja toisaalta maankäytön ja liikenteen suunnitteluprosessien kanssa. Asumisen toimintaympäristöä tarkastellaan suunnitelmassa myös kiinnittäen huomiota erityisesti toimintaympäristössä tapahtuneisiin muutoksiin ja muutossuuntiin, joita seudulla asumiseen liittyen on käynnissä. Työn lähtökodissa on tunnustettu

alueiden eriytymiskehitys, tarve kuntien välisen muuttoliikkeen ymmärtämiseen, asumisen talouteen liittyvät kysymykset ja huoli olemassa olevien, väestöltään vähenevien alueiden tulevaisuudesta. Asumisen muutossuunnat liittyvät tavalla tai toisella toisiinsa, ja myös maankäytön ja liikenteen kysymyksiin ja tästä kokonaisuudesta pyritään syventämään ymmärrystä tulevalla ohjelmakaudella. Asumisen asiantuntemusta hyödynnetään kaikissa syventävissä selvityksissä toteuttamalla auditointeja, joissa tehtyjä ratkaisuja ja niiden vaikutuksia analysoidaan asumisen näkökulmasta ja esitetään kehittämistoimia.

Työn lopuksi tultaneen edellisen suunnittelukierroksen tapaan määrittämään keskeisiä asunto- ja maapoliittisia tavoitteita, jotka muodostavat selkärangan myös neuvotteluille valtion suuntaan.

## Liikenne

Liikenneosion tavoitteena on tarkastella avoimesti erilaisia liikennejärjestelmän kehittämisen toimenpiteitä ja mahdollistaa tietoon perustuvaa päätöksentekoa. Lähtökohtana on hyödyn-tää olemassa olevaa liikennejärjestelmää ja infrastruktuuria mahdollisimman tehokkaasti. Toimivan liikennejärjestelmän sekä talouden ja ympäristön asettamien raja-arvojen vuoksi on tarve tutkia entistä määrätietoisemmin tehokkaita ohjauskeinoja sekä muita liikennepoliittisia valintoja. Uusien teknologioiden ja muiden liikenteessä vaikuttavien uusien ilmiöiden, kuten digitalisaatio, mahdollisuuksia vaikuttaa liikenteen kehittymiseen tutkitaan myös kattavasti. On tärkeää muodostaa käsitys siitä, millaisella aikajänteellä on perusteltua odottaa uusiin ilmiöihin tukeutuvia systeemisiä muutoksia ja mitä niiden edistämiseksi tulisi tavoitella ja toteuttaa lyhyellä aikajänteellä. Vastaavasti on tärkeää tunnistaa perinteisempiä toimenpiteitä, joiden toteuttamisella edistetään asetettujen tavoitteiden saavuttamista ja positiivisten kehityskulkujen potentiaalit huomioivaa yhdyskuntarakenteen kehitystä.

Liikennejärjestelmäsunnittelulle asetettavien tavoitteiden lähtökohtana toimivat HLJ 2015-suunnittelun yhteydessä määritetyt sujuvuutta ja vastuullisuutta koskevat tavoitteet, joita päivitetään ja konkretisoidaan asettamalla tavoitetasoja. Vahvistuvana tavoitteena on liikenteestä aiheutuvien päästöjen merkittävä vähentäminen. Keskeinen keino on kehittää kestävien kulkumuotojen eli joukkoliikenteen, kävelyn sekä pyöräilyn kilpailukykyä suhteessa yksityis-autoiluun. Yhdessä maankäytön kehittämisen kanssa on edellytyksiä luoda seudulle alueita, joilla voidaan minimoida autoriippuvuus. Kulikutapajakaumaan vaikuttamisessa on infran- sekä palvelujen kehittämisen ohella asenteisiin vaikuttaminen merkittävässä osassa. Kuluta-pajakaumaa hyödynnetään keskeisenä mittarina, jonka pohjalta voidaan tehdä kattavasti päätelmiä.

Syventävien selvitysten avulla muodostetaan käsitys seudun joukkoliikennejärjestelmän taroituksenmukaisesta kehittämisestä. Maankäytön suunnittelun kanssa toteutettava ja käyttö-

talouden huomioiva joukkoliikennejärjestelmäsunnittelu antaa rungon seudun kehittämiseksi. Tarkastelu antaa myös lähtötietoja siihen, missä seudun osissa on perusteltua tukeutua joukkoliikenteelle vaihtoehtoisin kulkutapoihin ja asettaa kehittämistavoitteet alueen ominaispiirteet huomioiden. Tarkastelemalla seudulla sekä muilla vastaavanlaisilla kaupunkiseuduilla tehtyjä kehittämiskäytännöitä ja liikennepolitiikkaa voidaan tehdä perusteltuja päätelmiä siitä, mihin resursseja tulisi jatkossa kohdentaa. Palvelu- ja elinkeinonäkökulman vahvempi huomioiminen antaa edellytykset parantaa suunnitelman vaikuttavuutta.

Suunnittelun taloudellinen näkökulma otetaan entistäkin voimakkaammin huomioon ja vauraudutaan vaihtoehtoisin kehityskulkuihin. Taloudellisen näkökulman kehittäminen antaa edellytyksiä tehokkaammalle liikennejärjestelmäsunnittelulle sekä maankäytössä ja asumisessa tehtäville ratkaisuille. Tämä lisää osaltaan suunnitelman joustavuutta ja tuo esille päätösten merkitystä. Rahoitusta ja investointien kohdentamista tarkastellaan entistä kokonaisvaltaisemmin suhteessa koko yhteiskunnassa tapahtuviin muutoksiin.

Suunnitelman kokoamisvaiheessa on tavoitteena saada lyhyen aikajänteen osalta entistä konkreettisempi suunnitelma ja toteuttamispolku liikennejärjestelmän kehittämistoimenpiteitä, taloudesta ja tavoiteltavista vaikutuksista sekä määrittää pitkällä aikajänteellä eri tulevaisuuskenaarioiden keskeiset kehittämistoimenpiteet ja painopistealueet. Kokoamisvaiheessa tarkastellaan laajasti liikennejärjestelmän toimivuutta ja vaikutuksia, sekä huomioidaan läpileikkaavia teemoja kuten liikenneturvallisuus. Kokoamisvaiheessa hyödynnetään laajasti olemassa olevia selvityksiä, joiden avulla muodostetaan kokonaiskäsitys liikenneverkon (moottoriajoneuvoliikenne, pyöräily ja muu kevyt liikenne sekä joukkoliikenne) toimivuudesta ja kehittämistarpeista. Tarkastelussa huomioidaan sekä henkilö että tavaraliikenne lähelle ja kauas. Lyhyen aikajänteen toimenpidesuunnitelmaa voi olla perusteltua jakaa osiin priorisoinnin tai toteutumisen edellytysten perusteella ("varma" ja "tavoiteltava"), jolloin voidaan muodostaa myös lyhyelle aikajänteelle vertailuvaihtoehto. Vaikutusten arvioinnissa tuotetaan tietoa vertailuvaihtoehtojen vaikutuksista, mikä lisää ymmärrystä erilaisten toimien vaikutuksista ja riittävydestä. Arviointi lisää suunnittelun läpinäkyvyyttä. MAL 2019 –raportin liikenneosuuteen sisällytetään kuvaus tavoiteltavasta liikennejärjestelmästä, sen verkoista, käytöstä ja vaikutuksista, sekä saavuttamisen edellyttämät toimenpiteet perusteineen.



### 3 MAL 2019 Teemat: syventävät selvitykset ja osa-alueet

#### 3.1 Suunnitelmat ja selvitykset

MAL 2019 –suunnittelukierroksella panostetaan siihen, että olemassa olevaa tietoa hyödynnetään mahdollisimman tehokkaasti ja selvitetään yhteistyössä MAL-näkökulmasta syventämistä edellyttäviä teemoja täsmällisesti. Tärkeintä on tunnistaa seudun kehittämisen kannalta keskeiset asiat ja ottaa ne näkyvästi esille. Selvityksiä toteutetaan rinnakkain ja toisiaan täydentäen. Syventävissä selvityksissä tarkastellaan eri trendien ja ilmiöiden vaikutuksia kyseessä olevaan aihepiiriin liittyen ja luodaan siten pohjaa myöhemmässä vaiheessa toteutettaville skenaariotarkasteluille.

Tehtävät selvitykset antavat edellytykset päättää MAL-suunnittelun raameista syksyllä 2017.

Tällöin myös toteutetaan synkronointi maakuntakaavatyön kanssa. Synkronoinnin yhteydessä sovitetaan yhteen maakuntakaavatyön kansallinen ja kansainvälinen ulottuvuus sekä seudullinen suunnittelu. Myös valtion toteuttamien suunnitelmien sekä linjausten tilanne kartoitetaan ja huomioidaan raamien muodostamisen yhteydessä. Suunnittelun edetessä tehdään päätökset tarvittavista lisäselvityksistä.

Seuraavassa on kuvattu MAL 2019 –suunnittelukierroksen ohjelmointivaiheessa tunnistettuja selvittämistä edellyttäviä teemoja.

#### Liikennejärjestelmän tavoitteet, toimenpiteet ja tulokset

Työssä tarkastellaan, millaisilla investoinneilla ja toimenpiteillä (infrakehittäminen, liikennepalvelut, liikennepolitiikka) liikennejärjestelmää on viime vuosikymmeninä kehitetty ja mitä tuloksia toimenpiteillä on saavutettu (liikenteen tunnusluvut ja maankäytön hyödyt). Työssä verrataan seudun käytäntöjä soveltuviin, ensisijaisesti pohjoismaisiin, verrokkikohteisiin.

Työn tavoitteena on lisätä ymmärrystä toimenpiteiden kustannustehokkuudesta ja tarkoituksenmukaisuudesta suhteessa asetettuihin tavoitteisiin. Tarkoituksena on löytää tehdyistä toimenpiteistä keskeisiä ominaisuuksia, joiden täytyessä on hyvät edellytykset saavuttaa tavoitteet. Toisaalta on tarpeen myös tunnistaa niitä ominaisuuksia, joiden täytyessä on uhkana, että resursseja käytetään tehottomasti eikä tavoitteita saavuteta.

Työ antaa osaltaan perusteita edellisen MAL-suunnittelukierroksen tavoitteiden, linjausten ja toimenpiteiden päivitykseen sekä tavoitetasojen ja skenaarioiden määrittämiseen. Työssä muodostetaan työpajojen ja haastattelujen pohjalta perusteltuja suosituksia siitä, mihin seudun liikennejärjestelmässä olisi järkevää panostaa jatkossa ja mihin suuntaan seudun

toimintamalleja tulisi kehittää. Samalla huomioidaan myös tuleva kehitys mm. kuntatalouden muutokset ja investointikyky.

Työssä tarkastellaan mm.

- verrokkikohteiden käytäntöjä investointien ja toimenpiteiden priorisoimiseksi
- verrokkikohteissa saavutettuja vaikutuksia
- investointien toteumia ja eri osapuolten panoksia
- maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteyttä tavoiteasettelussa ja toimenpiteiden määrittelyssä
- toteutettujen ja suunniteltujen hankkeiden (isot, keskisuuret, pienet, KUHA, pehmeät) perusteita, realistisuutta ja vaikutuksia
- päätöksenteon pitkäjänteisyyttä ja ajureita
- joukkoliikenteen järjestämisen taloudellisia näkökulmia
- sopimusmenettelyjä ja niiden vaikutuksia (kunta-kunta, kunta-valtio)

Työ ohjelmoidaan Liikenne-vetoisesti syksyllä 2016. Myös Maankäyttö ja Asuminen osallistuvat työn ohjelmointiin ja toteutukseen. Vuonna 2013 valmistunut selvitys Liikennepoliittisten valintojen vaikutus liikkumiseen suurilla pohjoismaisilla kaupunkiseuduilla (POLISE) antaa hyviä lähtötietoja selvitykseen Helsingin, Tukholman, Göteborgin, Oslon ja Kööpenhaminan seuduilta. Lisäksi työn keskeisenä lähtötietona on HLJ 2015 työn yhteydessä tehdyt rahoitustarkastelut.

### Maankäytön ja asumisen lukujen päivittäminen

Työssä kerätään kuntien ajankohtaiset maankäyttöaineistot ja koostetaan saadun aineiston pohjalta yhteismitallinen tulkinta pitkän ja lyhyen aikajänteen (2050 ja 2030) asunto- ja työpaikkamääristä seudulla. Tausta-aineistona hyödynnetään myös Uudenmaanliiton uutta kokonaismaakuntakaavaansa varten 2016 teettämää väestö- ja työpaikkaprojektiota, johon kuntien itse tuottamia aineistoja voidaan verrata.

Aineistoa eritellään mm. alueiden toteuttamisedellytysten, niihin liittyvien päätösten ja liikennehankkeiden perusteella. Koostettavan, kerrosneliömetreissä mitattavan, aineiston pohjalta voidaan tehdä realistinen arvio nykyisen liikennejärjestelmän varaan rakennettavissa olevasta maksimipotentialista. Tarkastelussa hyödynnetään ”Maankäyttö, liikenne, asuntojen hinnat (MALpakka)” –selvityksen tietoja sekä MAL-sopimuksen seurantaa.

Aineistoa jäsennetään siten, että sitä voidaan MAL-suunnittelukierroksen myöhemmässä vaiheessa hyödyntää monipuolisesti erilaisten pitkän aikajänteen skenaarioiden muodostamiseen ja tarkasteluun. Aineiston jäsentelyssä tarvittaneen lisäselvitystä mm. asumisväljyyden, työpaikkakehityksen ja maahanmuuton osalta.

Työ ohjelmoidaan Maankäyttö-vetoisesti syksyllä 2016. Myös Asuminen ja Liikenne osallistuvat työn ohjelmointiin ja toteutukseen. Työ on vahvasti sidoksissa Keskuksset ja joukkoliikenteen runkoverkko –työhön.

### Verkostomainen seutu: Keskuksset ja joukkoliikenteen runkoverkko

Työssä yhdistetään olemassa oleva tieto joukkoliikenteeseen perustuvan yhdyskuntarakenteen lyhyen ja pitkän aikavälin kehittämisen pohjaksi sekä etsitään keinoja parantaa joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä maankäytön kehittämisen keinoilla ja vastavuoroisesti parantaa maankäytön toteutumisedellytyksiä joukkoliikenteen kehittämisellä. Työssä käydään jatkuvaa vuoropuhelua maankäyttö- ja liikenneverkkovaihtoehtoja muodostettaessa.

Työn tavoitteena on muodostaa seudun maankäytön ja joukkoliikenteen kehittämiseksi realistinen pohja, jossa huomioidaan mm. joukkoliikenteen taloudelliseen operointiin sekä investointien rahoitustasoon liittyvät reunaehdot. Maankäytön näkökulmasta on oleellista tunnistaa ja luokitella keskuksia seudun kehittämisen lähtökohdaksi. Työn tuloksena saadaan siis keskusverkko ja sitä tukeva joukkoliikenteen runkoverkko. Lisäksi työ tarjoaa tietoa liikenteellisesti hyvistä maankäytön kehityskohteista sekä lähtökohtia joukkoliikenteen tarkempaan suunnitteluun ja kehittämiseen. Mahdollisuuksien mukaan arvioidaan myös seudullista palveluverkkojen kehittämistarvetta ja -näkyviä.

Työssä tarkastellaan mm.

- Joukkoliikenteen ja maankäytön kehittämisen tarpeita, tarkoituksenmukaisuutta ja taloutta.
- Joukkoliikenteen runkoyhteyksien kehitysnäkymiä ja suunnitelmia
- Solmupisteiden roolia liikennejärjestelmässä
- Eri alueiden ominaispiirteitä ja tarkoituksenmukaista kehittämistä (kävelykaupunki, sisempi ja ulompi joukkoliikennekaupunki, muut alueet)
- Yliseudulliset yhteydet

Työ ohjelmoidaan Liikenne-vetoisesti kiinteässä yhteistyössä Maankäytön ja Asumisen kanssa. Työssä hyödynnetään laajasti HSL:n, valtion ja kuntien joukkoliikenneasiantuntemusta. Työ liittyy kiinteästi maankäytön ja asumisen lukujen päivittämiseen.

Työtä täydennetään myöhemmin ohjelmitavalla Varikot ja terminaalit –selvityksellä, jossa tarkastellaan tehtyjen selvitysten pohjalta tarpeita terminaalien ja varikkojen kehittämiseksi ja varauksille.

### Verkostomainen seutu: Työpaikat, palvelut ja logistiikka keskusten ulkopuolella

Työpaikkoja, palveluita ja logistiikkaa käsittelevä selvitys täydentää Keskuksia ja joukkoliikenteen runkoverkko -työtä. Selvityksessä käsitellään keskusverkosta erillisiä, seudullisesti merkittäviä logistiikka-, työpaikka- ja palvelukeskittymiä. Alueita tarkastellaan sekä logistiikan että työmatka- ja asiointiliikenteen näkökulmista. Tavoitteena on lisätä ymmärrystä logistiikan, työpaikkojen ja palveluiden tarpeista liikennejärjestelmälle ja maankäytön kehittämiselle. Tarpeita tarkastellaan tarkoituksenmukaisella tasolla myös yliseudullisesti. Keskuksiin sijoittuvia työpaikkoja ja palveluita tarkastellaan Keskuksia ja joukkoliikenteen runkoverkko -työssä.

Työn alustava sisältö:

- tunnistetaan seudun nykyiset ja lähivuosien keskeiset logistiset solmut ja arvioidaan niiden kehittämistarpeita.
- määritellään keskusverkosta irralliset seudullisesti merkittävät työpaikka- ja palvelukeskittymät ja etsitään keinoja niiden saamiseksi kestävästä liikennejärjestelmän piiriin.
- kehitetään mittareita, jotka kuvaavat elinkeinoelämän kilpailukykyä ja logistiikan toimivuuden tavoitteiden toteutumista (yhdessä vaikutusten arviointityön kanssa).
- laaditaan MAL-näkökulmasta Helsingin seudun logistiikan ja elinkeinojen kehityskuvat vuonna 2030 ja visiomaisesti vuonna 2050.

Työ ohjelmoidaan Liikenne-vetoisesti kiinteässä yhteistyössä Maankäytön kanssa. Työssä hyödynnetään erityisesti Uudenmaan 4. maakuntakaavan sekä ELY-keskuksen aineistoja. Työhön sisältyy myös sidosryhmätalaisuuksia ja keskusteluja elinkeino- ja logistiikkatoimijoiden kanssa.

### Liikenteen uudet ilmiöt, palvelut ja teknologiat

Tarkastellaan, mitä esillä olevat liikenteen uudet ilmiöt ja teknologiat mahdollistavat, mitä ne edellyttävät ja miten ne vaikuttavat yhdyskuntarakenteen kehittämiseen ja seudun kilpailukykyyn. Samalla luonnostellaan seudun tahtotilaa toivottavista kehityssuunnista ja kehittämistoimenpiteistä. Aihepiiriin liittyen on viime aikoina paljon ajatuksia ja selvityksiä, mutta niiden merkityksestä maankäytön, asumisen ja liikenteen muodostamaan kokonaisuuteen on vain vähän ymmärrystä.

Työssä koostetaan yhteen liikenteen ilmiöihin ja teknologiaan liittyviä selvityksiä ja muodostetaan käsitys niiden roolista yhdyskuntarakenteen kehittämisessä ja kehittämisessä.

Tarkasteluja voidaan toteuttaa osin esimerkiksi mikrosimulointeja hyödyntäen ja analysoimalla paikallisesti tunnistettuja vaikutuksia seudun mittakaavassa.

Työssä tarkastellaan seuraavien toimien potentiaalia liikkumiseen vaikuttamisessa

- Liikkuminen palveluna
- Teknologian kehittyminen
- Sähköinen liikenne
- Liikkumisen ohjaus ja asennemuutokset
- Pysäköintipolitiikka

Aihepiiriin liittyen on pääkaupunkiseudulla jo käynnissä uusien yhteiskäyttöisten ajoneuvojen potentiaaliselvitys, joka on osa OECD:n toteuttamaa selvitysten sarjaa. Simulointi antaa keskeisiä lähtökohtia myös tälle MAL 2019 –työssä toteutettavalle selvitykselle.

Työ ohjelmoidaan liikenne-vetoisesti kiinteässä yhteistyössä maankäytön ja asumisen edustajien kanssa. Työssä hyödynnetään laajasti sekä julkisten että yksityisten sidosryhmien asiantuntemusta.

### Asumisen erityisteemat

Asumisen erityisteemoja on suunnittelukaudelle tunnistettu kolme. Lisää tietoa tarvitaan ainakin täydennysrakentamiseen ja alueelliseen eriytymiskehitykseen liittyen. Väestöltään vähenevät alueet ja mm. purkava saneeraus on yksi alateema. Muita tunnistettuja selvitetäviä teemoja on asumisen talous ja muuttoliike seudulla. Asumisen taloutta tarkastellaan sekä asukkaan että asumisen rahoitusjärjestelmien näkökulmasta. Muuttoliikkeessä tarkastelu kohdennetaan sekä seudulle suuntautuvaan että kuntien väliseen muuttoliikkeen sekä asumisuriin. Asumispreferensseistä saatava tieto tukee tarkasteluja. Olemassa olevaa tietoa asumisesta sekä käynnissä olevia projekteja hyödynnetään asumisen selvityksissä mahdollisimman paljon. KUUMA-kuntien asumisen projekti antaa tietoa asumisesta kehyskunnissa. Asumisen ekologisuuteen pureudutaan HSY:n ilmasto viisas asuminen -työssä.

### Helsingin seudun päästövähennystoimenpiteet vuoteen 2030 mennessä

Työssä selvitetään, millaisia yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän kehittämiseen liittyviä toimenpiteitä ja toimenpidepaketteja Helsingin seudulla tulisi toteuttaa, että asetettu päästövähennystavoite saavutetaan. Työssä hyödynnetään Liikenne- ja viestintäministeriön eri sektoreille asettamia päästövähennystavoitteita ja päästövähennystoimenpiteiden tarkasteluun kehitettyä menetelmää.

### 3.2 Vaikutusten arviointi ja seuranta

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma on viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain (SOVA-laki 200/2005) mukaan ympäristövaikutusten arviointia edellyttävä suunnitelma. Lain perusteella vastaavan viranomaisen tulee huolehtia siitä, että ympäristövaikutukset selvitetään ja arvioidaan riittävässä määrin. Vaikutusten arviointi on suunnitelman valmisteluun liittyvä prosessi, joka tukee suunnitelman valmistelua, toteutusta ja seurantaa sekä valmisteluun liittyvää vuorovaikutusta. Arviointi tuottaa ensisijaisesti tietoa suunnitelman ja sen vaihtoehtojen vaikutuksista, mutta edistää myös osallistumista ja yhteistyötä. Vaikutusten arviointia ei toteuteta pelkästään lain edellytysten täyttämiseksi, vaan vaikutusten arviointi ohjaa ja tukee suunnittelua mahdollisimman hyvän lopputuloksen aikaansaamiseksi. Vaikutusten arvioinnin tarkempi ohjelmointi kuvataan SOVA-arviointiohjelmassa, jonka valmistelu on aloitettu puiteohjelman valmistelun rinnalla.

Edellisen suunnittelukierroksen kokemusten ja jälkiarvioinnin perusteella vaikutusten arviointia kehitetään edelleen prosessin, sisällön ja työkalujen osalta niin, että se tukee entistä paremmin MAL-suunnitelman valmistelua. HLJ 2015:n vaikutusten arvioinnin esiin nostamien haittojen ennaltaehkäisyyn kiinnitetään erityistä huomiota. Arviointi osoitti, että suunnitelmien toteutuessa monet ympäristötavoitteet, kuten EU:n ilmastotavoitteet, jäivät saavuttamatta. Tällä kierroksella haasteena on konkretisoida millaisilla MAL-suunnittelun keinoilla ja toteutuspolulla saadaan parhaat vaikutukset, jotta Euroopan komission Suomelle asettaman 39 %:n kasvihuonekaasupäästöjen vähennystavoitteet voidaan saavuttaa 2030 mennessä.

#### Arvioinnin tavoitteet ja vaiheet

Vaikutusten arvioinnissa keskitytään MAL-kokonaisuuden arviointiin prosessin alusta lähtien. Arvioinnin johtopäätökset selkiytetään ja tiivistetään tukemaan tavoitteiden saavuttamisen kannalta keskeisiä valintoja. Jotta ennakoiva arviointi onnistuu, MAL-suunnitteluprosessissa tuotettavat aineistot tulee valmistua aikataulussa tavoitteiden mukaisesti. Tämä edellyttää suunnittelun ja arvioinnin yhteensovittamista ja selkeiden välitavoitteiden asettamista.

Vaikutusten arvioinnin tarkoitus ja tavoitteet suunnittelun eri vaiheissa on hyvä kirkastaa, jotta suunnittelun ja arvioinnin työnjako on selkeä kaikille osapuolille. MAL-vaikutusten arviointi voidaan jakaa vaiheisiin, jotka ovat yhteensovitettuja suunnittelun etenemisen kanssa. Arviointi etenee pääpiirteissään seuraavalla tavalla.

Prosessin alkuvaiheessa määritetään arvioinnin tavoitteet ja lähtökohdat. Keväällä 2017 arvioinnin pääpaino on arviointikehikon valmistelussa sekä tavoitetasojen ja mittarien mää-

rittelyssä ja kehittämisessä. Tavoitetasojen ja niihin liittyvien mittarien avulla voidaan eri arvoalintoihin liittyviä päätöksiä tuoda selkeästi esille ja siten parantaa suunnittelun ja päätöksenteon läpinäkyvyyttä. Pidemmällä aikajänteellä tavoitetasot ja mittarit helpottavat myös suunnitelman toteutumisen seurantaan. Vuorovaikutus syventävien selvitysten kanssa sekä maankäytön aineistojen tarkastelussa kanssa on tärkeää heti alusta lähtien.

MAL-arviointiohjelma on asiakirja, joka kuvaa arvioinnin toteutuksen. Syksyllä 2017 arviointiohjelma valmistellaan SOVA-kuulutusta varten. SOVA-kuulutuksen aikana yleisöllä ja viranomaisilla on mahdollisuus osallistua suunnitelman valmisteluun ja jättää mielipide MAL-suunnitteluaineistosta ja vaikutusten arvioinnista. Mielipiteet huomioidaan valmistelussa.

Vuoden 2018 alussa suunnitelman kokoamista edeltää sopiminen yhteisistä raameista. Raamien määrittämiseksi ja eri näkökulmien yhteensovittamiseksi hyödynnetään monipuolisesti vaikutusten arvioinnin menetelmiä sekä erilaisia arviointityökaluja. Edellisellä MAL-suunnittelukierroksella seudulliset saavuttavuustarkastelut toimivat keskeisenä työkaluna niin suunnittelussa kuin arvioinnissa. Saavutettavuustarkasteluja kehitetään edelleen työpaikkasaavutettavuuden näkökulmasta. Myös uusia paikkatietopohjaisia työkaluja kehitetään ja testataan suunnitteluprosessissa.

MAL-suunnitelma kootaan raamien pohjalta vuorovaikutuksessa arvioinnin kanssa. Arviointi tuottaa tietoa esimerkiksi vertailuvaihtoehtojen eroista ja kokonaisuuden kannalta merkittävistä asioista. Erilaisten maankäyttö ja liikennejärjestelmävaihtoehtojen arviointi painottuu etenkin vuoden 2030 jälkeistä aikaa tarkasteltaessa. Vaihtoehtojen vertailtavuutta helpotetaan, kun MAL-tavoitteille asetetaan mitattavissa olevia tavoitetasoja, joiden avulla arvioidaan toimenpiteiden tehokkuutta ja tavoitteidenmukaisuutta sekä eri suunnitelmaratkaisujen vaikutuksia.

Suunnitelmaluonnoksessa tuotetaan syksyllä 2018 kattava arviointiselostus, johon kuvataan arvioinnin eteneminen, sisältö ja arvioinnin päätulokset. Vaikutusten arviointi nostaa esiin erityisesti kehittämisen kokonaiskuvaa ja tavoitteiden saavuttamisen kannalta merkittäviä asioita. Arviointiselostus on yhtä aikaa lausunnoilla MAL-suunnitelmaluonnoksen kanssa. Arviointiselostus viimeistellään suunnitelman rinnalla lausuntojen ja kannanottojen perusteella. Jos suunnitelmaan tehdään merkittäviä muutoksia lausuntokierroksen jälkeen, arviointiselostusta päivitetään sen mukaisesti.

### Taloudellisen näkökulman huomiointi MAL-suunnittelussa

Liikennejärjestelmä vaikuttaa talouteen sekä taloudelliseen aktiviteettiin monin eri tavoin. Keskeisessä osassa on liikennejärjestelmän sisällä tapahtuvat muutokset niin tulojen kuin menojenkin suhteen. Jopa tätä tärkeämpänä kokonaisuutena on nähtävä liikennejärjestel-

män vaikutukset muuhun yhteiskuntaan. Tässä suhteessa keskiöön nousee liikennejärjestelmäsuunnittelun ja maankäytön suunnittelun välinen yhteys.

Erityisteemana on jo käynnistetty kehitystyö, jossa kehitetään menettelyjä ja toimintatapoja, joiden avulla taloudellinen sekä taloustieteellinen näkökulma voidaan huomioida paremmin suunnittelussa ja arvioinnissa. Työssä kehitetään erilaisten liikennejärjestelmätyössä tehtävien toimenpiteiden vaikuttavuuden arviointia ja vertailtavuutta, sekä luodaan konkreettisia mittareita suunnittelun tueksi.

### Terveysnäkökulman huomiointi MAL-suunnittelussa

Terveys kaikissa politiikoissa -periaatteen mukaan terveyttä ei tuoteta ainoastaan terveyspalveluiden piirissä, vaan kaikkien toimialojen ja arjen toimijoiden toiminnan tuloksena. MAL-suunnittelulla on merkittäviä mahdollisuuksia olla vaikuttamassa terveys- ja hyvinvointihaasteiden kehityskulkuun. Nykyisellään terveysvaikutusten arviointi on strategisella liikennejärjestelmän ja maankäytön suunnittelutasolla valtaosin laadullista. Terveysteen ja hyvinvointiin liittyvien tärkeimpien valintojen ja ongelmakohtien välistä merkitystä voi olla vaikea hahmottaa. Tähän haasteeseen pureudutaan terveysvaikutusten arvioinnin kehittämistyössä.

Käynnissä olevassa liikennejärjestelmä ja terveys -työssä selkiytetään, miten liikennejärjestelmä ja sen kehittämistoimenpiteet vaikuttavat terveyteen sekä tunnistetaan erityisen myönteisesti tai kielteisesti terveyteen vaikuttavia toimenpiteitä. Työ antaa tukea MAL-työn tavoitteiden ja toimenpiteiden arviointiin ja priorisointiin. Lisäksi kehitetään indikaattoreita terveysvaikutusten mittaamiseen MAL-työssä.

### 3.3 Tutkimukset ja työkalut

Helsingin seudulla on toteutettu laajamittaista liikkumistutkimustyötä vuosien ajan. Tietoa on hyödynnetty muun muassa suunnittelutyön lähtötietoina sekä liikenne-ennustemallien määrittelyssä. Liikennejärjestelmäsuunnittelun lisäksi tutkimuksia ja ennusteita käytetään laajasti kuntien ja valtion liikenteen, maankäytön ja infrastruktuurin suunnittelussa.

Nykyinen liikenne-ennustemalli HELMET päivitetään MAL 2019 -suunnitelmaa varten vuodenvaihteessa 2017–2018 tuoreimmilla käytettävissä olevilla aineistoilla. Näitä ovat Helsingin seudun 14 kunnan osalta liikkumistutkimus HEHA2014, ympäryskuntien osalta valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus HLT2016 sekä liikenteen nykyistä ja tulevaa tarjontaa sekä aluejakoja koskevat aineistot vuodelta 2016. Lisäksi päivityksessä otetaan huomioon vuosina 2012–2015 tehdyt tavaraliikenteen ja matkustajasatamien tutkimukset sekä auton- ja ajokortinomistusta koskevat selvitykset. Myös saavutettavuutta kuvaava SAVU-malli päivitetään ja siihen kehitetään työpaikkasaavutettavuutta koskeva osa. Vuonna 2013 toteutetun HLJ-



barometrin kysymykset päivitetään ja kysely toteutetaan MAL-barometrina Helsingin seudun asukkaille ja seudun poliittisille päätöksentekijöille vuoden 2017 alussa.

Työn aikana hyödynnetään mahdollisuuksien mukaan myös muita työkaluja, joilla suunnitelmien vaikutuksia voidaan tarkastella ja ohjata siten suunnittelua. Mahdollisten työkalujen hyödyntämistä selvitetään suunnittelun edetessä. Lähtökohtana kuitenkin on, että tehtäviä ratkaisuja voidaan perustella kattavasti ja useista näkökulmista.

Mallien pidempiaikaista kehittämistä jatketaan MAL 2019:n aikana jo seuraavaa MAL-suunnittelukautta varten. Siihen liittyen seuraava Liikkumistutkimus ja Liityntäpysäköintitutkimus toteutetaan jo vuonna 2018 ja Liityntäpysäköintimalli päivitetään vuonna 2019. Myös tutkimusmenetelmiin ja malleihin liittyvää kehitystyötä jatketaan. Lisäksi MAL-barometria toistetaan vuosittain seudun asukkaiden ja päättäjien mielipiteiden ja asenteiden kehityksen seuranta varten.

### 3.4 Viestintä ja vuorovaikutus

Laajan sidosryhmäyhteistyön onnistunut läpivieminen edellyttää kommunikaatiolta paljon. Kaiken tietomäärän sisäistäminen on haastavaa paitsi asiantuntijoille, myös luottamushenkilöille, seudun asukkaille ja elinkeinoelämän toimijoille, joita kaikkia suunnitelma koskee. Suunnitelman vaikuttavuus saavutetaan sillä, että asiantuntijat, luottamushenkilöt, asukkaat ja elinkeinoelämän toimijat kokevat suunnitelman omakseen ja sitoutuvat sen toteuttamiseen. Tämän mahdollistamiseksi ydinviestien perustelu, selkeys ja visuaalisuus on tärkeää. Vaikuttavuuden saavuttamiseksi tulee suunnitelma muuttaa toimenpiteiksi ja päätöksiksi. Tämän edistämiseksi luottamushenkilöiden kanssa käytävään vuoropuheluun kiinnitetään erityistä huomiota. Vuoropuhelun tueksi kartoitetaan myös asukkaiden ja elinkeinoelämän kokemuksia ja näkemyksiä.

Vuorovaikutuksen keskeisinä tavoitteina on hyödyntää eri osapuolten vahva asiantuntemus suunnitelman valmistelussa parhaiten, pitää osapuolet ajan tasalla suunnitelman valmistelusta sekä kerätä eri näkemykset yhteen. Vuorovaikutuksen avulla pyritään vahvistamaan suunnitelmien asemaa seudullisessa päätöksenteossa. Vuorovaikutuksella tuetaan myös SOVAn (ks. luku 3.2) tavoitteita, joiden mukaan SOVAn tulee edistää kansalaisten, yhteisöjen ja viranomaisten mahdollisuuksia osallistua suunnitteluun. Vuorovaikutuksen suunnittelussa hyödynnetään aiempien suunnitelmien jälkiarvioinneissa ja muissa kokouksissa ja työpajoissa kerättyä palautetta, jossa on korostettu suunnitelmien ja vaikutusten arvioinnin ydinasioiden kirkastamista ja visualisointia. Myös sosiaalista mediaa tullaan hyödyntämään aiempaa enemmän.

Tavoitteena on viestinnän ja vuorovaikutuksen jatkuvuus ja avoimuus koko valmistelun ajan. Suunnitelman valmistelun alkamisesta ja luonnoksen valmistumisesta tiedotetaan laajasti. Kaikilla tulee olla mahdollisuus saada ajantasaista tietoa suunnitelman valmistelun tilanteesta. Keskeisiä vuorovaikutuksen kohderyhmiä ovat poliittiset päätöksentekijät, virkamiehet ja elinkeinoelämän edustajat. Vuorovaikutuksen toimet suunnitellaan välitavoitteet huomioiden. Uusia vuorovaikutusmenetelmiä kokeillaan. Yhteisen MAL-ilmeen ja MAL-verkkosivujen kehittämistä edistetään. HLJ:n verkkosivut uusitaan ja laajennetaan sisällöltään koskemaan koko MAL-suunnittelua. Tavoitteena käyttäjälähtöinen, avoin ja ajantasainen tiedotus.

Heterogeenisen seudun eri asukasryhmien tarpeet ja näkemykset kerätään valmistelun pohjaksi. Tässä hyödynnetään liikkumistutkimusten tuloksia sekä alkuvuodesta 2017 tehtävää asukkaille ja päättäjille suunnattua kyselyä, maankäytön, asumisen ja liikenteen seutubarometriä. Seutubarometri on tehty edellisen kerran liikennepainotteisena keväällä 2013 (ent. HLJ-barometri). Kevään 2017 seutubarometri tehdään erikseen seudun luottamushenkilöille, jolloin saadaan tietoa asukkaiden ja poliittisten päättäjien näkemysten samansuuntaisuudesta sekä herätetään keskustelua suunnitelman tavoitteista ja valmistelun lähtökohdista. Seutubarometri uusitaan luottamusmiesten osalta alkuvuodesta 2018, jolloin siihen pääsevät vastaamaan keväällä 2017 valitut uudet luottamushenkilöt.

HSL:n Twitter-tiliä tullaan jatkossa hyödyntämään myös MAL-tiedotuksessa. Sähköinen uutiskirje otetaan uudelleen käyttöön tavoitteena tiedottaa MAL-valmistelusta 3-4 kertaa vuodessa. Jakelulistana hyödynnetään sidosryhmien edustajista koostuvaa sähköpostijakelulistaa, jota päivitetään ja täydennetään siten, että se sisältää eri kohderyhmien edustajia kattavasti. Keskeisimmistä maankäytön, asumisen ja liikenteen ajankohtaisista asioista tiedotetaan myös HSL:n uutiskirjeessä. Uutiskirjeessä nostetaan esille valmistelun keskeisiä asioita helposti omaksuttavalla tavalla.

Keskustelua pyritään herättämään uutiskirjeen yhteydessä julkaistavan, MAL-valmistelijoiden ja muiden asiantuntijoiden koostaman blogin avulla. Tavoitteena on julkaista uusi blogi uutiskirjeen yhteydessä 3-4 kertaa vuodessa. Blogissa käsitellään suunnittelun ajankohtaisia asioita ja nostetaan maankäyttöön, asumiseen ja liikennejärjestelmään liittyviä asioita esille ihmisläheisesti. Blogin sisältö voi vaihdella kirjoituksista videoleikkeisiin, joissa asiantuntijat kertovat keskeisimpiä asioita suunnitelmista ja sitä voi kuka tahansa kommentoida.

Kohderyhmäkohtaisiin seminaareihin ja muihin sidosryhmille suunnattuihin vuorovaikutustilaisuuksiin panostetaan, samoin asukkaiden osallistamiseen verkon kautta. Viranomaistoille suunnattuja seminaareja voidaan hyödyntää asukasvuorovaikutuksessa esimerkiksi julkaisemalla ne ajantasaisena verkon kautta kaikille avoimena live-streamauksena.

Viranomaiset osallistuvat aktiivisesti osaselvityksiin ja työryhmiin. Viranomaisille järjestettävät kattavat tilaisuudet

- 2017 alkuvuosi: vuoropuhelu MAL 2019 -puiteohjelman pohjalta
- 2018 kevät: vuoropuhelu MAL 2019 -suunnitelmaluonnoksen pohjalta.

Luottamushenkilöt saavat tilannekatsauksia MAL-suunnitteluun liittyvistä asioista koko suunnittelukierroksen ajan. Luottamushenkilöiden osallistuminen painottuu erityisesti suunnittelun raamien määrittämävaiheeseen sekä suunnitelman luonnos- ja valmistumisvaiheisiin. Pidettävät tilaisuudet mahdollistavat myös 2017 kuntavaaleissa valittujen uusien luottamushenkilöiden syventymisen aihepiiriin.

Luottamushenkilöille suunnatut tilaisuudet

- 2017 syksy: vuoropuhelu ja tutustuminen MAL 2019 -suunnitteluun
- 2018 syksy: vuoropuhelu MAL 2019 -suunnitelmaluonnoksen pohjalta
- 2019 kevät: suunnittelun päätösseminaari.

Ydinviestejä kirkastetaan entistä enemmän myös HLJ-toimikunnalle ja MAL-neuvottelukunnalle. Kokousmateriaaleihin nostetaan keskeisimmät asiat. Tavoitteena on, että osapuolilla on tarvittaessa ja niin halutessaan mahdollisuus perehtyä olennaisiin materiaaleihin myös laajasti ja yksityiskohtaisesti. Suunnitelman valmistelun aikaisen aineiston tiedonhallintaa kehitetään.

Sen lisäksi, että eri MAL-osapuolet tuovat asiantuntemuksensa suunnitelman laadinnan käyttöön, he myös vievät tietoa eteenpäin omissa organisaatioissaan. Tätä tehtävää helpottamaan keskeisten osaselvitysten käynnistymisestä, tilannetiedotuksista ja tuloksista tarjotaan tiivistä materiaalia, jota on helppo hyödyntää organisaatioiden sisäisessä tiedotuksessa.

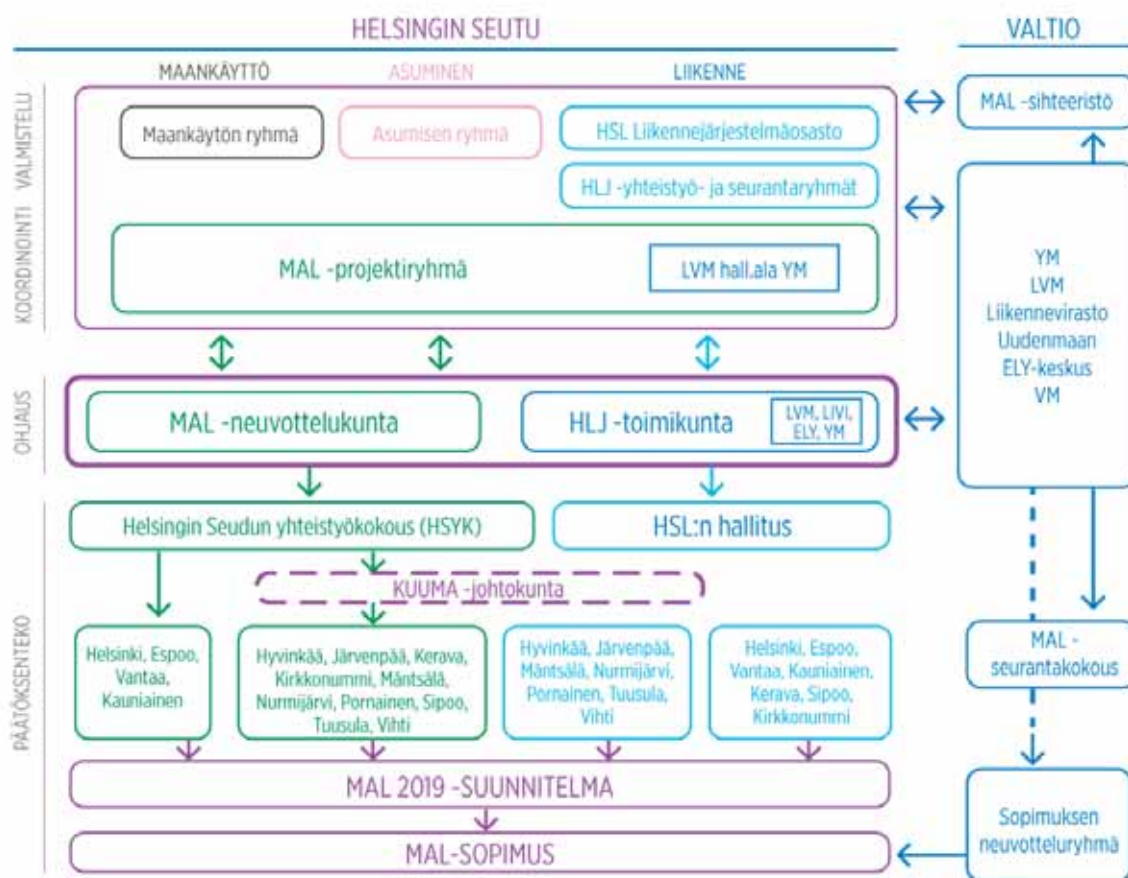
Vuorovaikutuksen ohjelmointia ja toteutusta varten perustetaan yhteistyöryhmä, johon nimitetään osallistujat maankäytön, asumisen ja liikenteen asiantuntijoista. Yhteistyöryhmä vastaa myös vuorovaikutussuunnitelman valmistelusta, jossa osallistuminen ohjelmoidaan tarkemmin. Vuorovaikutussuunnitelmassa kuvataan vuorovaikutuksen kohderyhmäkohtaiset tavoitteet, painopisteet ja menetelmät valmistelun eri vaiheissa ja se valmistellaan MAL 2019:n puiteohjelman hyväksymisen jälkeen.

## 4 MAL 2019 prosessin toteuttaminen

### 4.1 MAL 2019 -suunnittelu yhteistyö

MAL 2019 –suunnittelu on laajuutensa ja vaikuttavuutensa kautta erittäin monimuotoinen prosessi, jossa aihepiirejä käsitellään monella tarkkuustasolla. Kaikesta tietomäärästä tulee pysyvä nostamaan esiin keskeinen informaatio ja hyödyntämään sitä kokonaisuuden suunnittelun kannalta tarkoituksenmukaisella tavalla. Sen mahdollistamiseksi, että suunnitteluun saadaan käyttöön paras asiantuntemus ja suunnitelman vaikuttavuus saadaan nostettua mahdollisimman korkeaksi, prosessia toteutetaan verkostomaisena ja osallistavana. Prosessiin osallistuu vapaasti muotoutuneita yhteistyö- ja valmisteluryhmiä sekä muodollisia toimielimiä.

Suunnitteluun osallistuvia keskeisiä organisatioita, ryhmiä ja toimielimiä on kuvattu alla olevassa kuvassa ja ryhmien roolia on kuvattu seuraavissa luvuissa. Ryhmiä ja toimielimiä on muodostettu siten, että mahdollistetaan ratkaisukeskeinen ja asiantunteva suunnittelu yhteistyö sekä seudun edistämiseen liittyvä edunvalvonta.



## 4.2 Päätöksenteko ja ohjaus

Suunnitelma hyväksytään kunnallispoliittisessa päätöksentekokäsittelyssä ja suunnittelua ohjaavat maankäytön, asumisen ja liikenteen johtavat virkamiehet. Suunnittelulle asetettavista välitavoitteista (puiteohjelma, raamit, lausunnoille lähettäminen) ja suunnitelman hyväksymisestä tehdään viralliset päätökset seuraavissa elimistä:

- o Helsingin seudun yhteistyökokous (HSYK)
- o Helsingin seudun liikenteen (HSL) hallitus
- o KUUMA-johtokunta
- o Suunnitelman hyväksyminen myös kuntakohtaisesti tarvittavilta osin.

Päätöksentekijöitä osallistetaan valmisteluun myös järjestettävien luottamushenkilöseminaarien sekä tilannekatsausten avulla.

MAL-neuvottelukunta sekä HLJ-toimikunta ovat olemassa olevia, seudun johtavista viranomaisista koostuvia toimielimiä, jotka toimivat MAL 2019 suunnittelukierroksen pääasiallisina ohjaajina. HLJ-toimikunnassa on lisäksi valtion edustajat.

Toimielimien kokouksia järjestetään säännöllisesti koko suunnittelukierroksen ajan. Selkärangan muodostavat MAL-neuvottelukunnan ja HLJ-toimikunnan yhteiskokoukset, joita järjestetään noin neljä kertaa vuodessa. Sen lisäksi MAL-neuvottelukunta ja HLJ-toimikunta kokoontuvat erikseen. MAL-neuvottelukunnassa käsitellään erityisesti maankäyttöä ja asumista ja HLJ-toimikunnassa erityisesti liikennettä koskevia teemoja.

Kokousten valmistelu toteutetaan muodostettavan MAL-projektiryhmän toimesta, jossa on edustus maankäytöstä, asumisesta ja liikenteestä. MAL-neuvottelukunnan kokoukset järjestetään maankäytön ja asumisen ja HLJ-toimikunnan kokoukset HSL:n asiantuntijoiden toimesta.

Järjestettäville kokouksille asetetaan tavoitteet. Kokouksiin valmistellaan tiiviit ennakkomateriaalit ja annetaan myös mahdollisuus tutustua käsiteltäviin aiheisiin laajemmin. Ennakkomateriaalien ja esitysten tulee antaa edellytykset osallistua täysipainoisesti kokouksissa käytävään ohjaavaan keskusteluun ja päätöksentekoon.

Valtion ja kuntien yhteiset toimielimet osallistuvat työn valmisteluun, ohjaukseen ja päätöksentekoon monilla tasoilla.

### 4.3 Koordinointi ja valmistelu

Työn toteuttamisessa tehdään jatkuvaa yhteistyötä. Eri tahoilla on vetovastuu kokonaisuuden eri osien suunnittelusta. Eri tahojen väliseen kommunikaatioon kiinnitetään erityistä huomiota. Kokonaisuuden hallintaan ja käytännön työn koordinointiin on nimetty henkilöt, jotka tekevät tiivistä yhteistyötä ja kokoontuvat säännöllisesti koko prosessin ajan. Asumisen, maankäytön ja liikenteen osakokonaisuuksia koordinoimaan on valittu seuraavat henkilöt:

#### Maankäyttö

- Mari Siivola, Yleiskaavapäällikkö, Vantaa (Pj.)
- Heikki Salmikivi, Yleiskaavasuunnittelija, Helsinki (Siht.)

#### Asuminen

- Mari Randell, Asunto-ohjelmapäällikkö, Helsinki (Pj.)
- Riikka Karjalainen, Suunnittelija, Helsinki (Siht.)

#### Liikenne

- Sini Puntanen, Liikennejärjestelmäosaston johtaja, HSL
- Tapani Touru, Liikennejärjestelmäryhmän päällikkö, HSL

MAL 2019 –suunnittelun kokonaisuuden hallinnan varmistamiseksi muodostetaan syksyllä 2016 MAL-projektiryhmä, johon nimetään edustajia kunnista, HSL:stä, valtiolta sekä Uudenmaan liitosta, siten että Maankäyttö, Asuminen ja Liikenne sekä pääkaupunkiseutu ja KUUMA-kunnat ovat tasapuolisesti edustettuina. Edellä mainitut maankäytön, asumisen ja liikenteen asiantuntijat muodostavat projektiryhmän rungon. Ryhmässä käsitellään selvitysten, vaikutusten arvioinnin ja vuorovaikutuksen keskeisiä asioita sekä niiden yhteensovittamista, suunnitellaan jatkotoimenpiteitä ja valmistellaan MAL-neuvottelukunnan sekä HLJ-toimikunnan kokouksia. Ryhmän toiminta on tavoitteena pitää dynaamisena ja ratkaisukeskeisenä.

Eri aihepiirejä käsitteleviä selvityksiä toteutetaan tarkoituksenmukaisissa ryhmissä. Perusteltua on hyödyntää olemassa olevia seuranta- ja yhteistyöryhmiä (HLJ yhteistyö- ja seurantar ryhmät, KUUMA-ryhmät), joita suunnitteluun osallistuvilla sidosryhmillä on jo olemassa. Laadittavien selvitysten sekä vuorovaikutuksen ja vaikutustenarviointiprosessien käytännön toteuttamiseen hyödynnetään edellä mainittuja ryhmiä, joita täydennetään tarpeen mukaan, tai vaihtoehtoisesti nimetään tarkoituksenmukaisia, tarvittavaa asiantuntemusta omaava, seudun ja valtion muista asiantuntijoista koostettavia projektiryhmiä. Liikennevetoisten selvitysten ohjausryhmänä toimii HLJ-toimikunta. Vuorovaikutukseen ja vaikutusten arviointiin liit-

tyen on nimetty pienet työryhmät. Selvitysten projektinhallinnasta vastaavat tehtäviin erikseen nimettävät henkilöt.

#### 4.4 Valtion osallistuminen ja sidosryhmien rooli

Valtio osallistuu MAL 2019 –suunnitelman laadintaan kiinteästi. HLJ-toimikunnassa, MAL-projektiryhmässä ja HLJ-yhteistyöryhmissä, sekä tarpeen mukaan asetettavissa projektiryhmissä, on valtion edustajat. Nimettyjä tai muita valtion edustajia kutsutaan myös muihin olemassa oleviin ryhmiin käsiteltävien aiheiden perusteella. Eri ryhmiin nimetyiltä henkilöiltä odotetaan sitoutumista tehtävään sen edellyttämällä resursseilla ja tiedottamaan työn etenemisestä omassa organisaatiossaan.

MAL-sihteeristö seuraa vuosille sovitun 2016-2019 MAL-sopimuksen toteutumista.

Valtion kanssa käydään jatkuvaa vuoropuhelua selvitysten ja suunnitelmien synergioiden tunnistamiseksi ja hyödyntämiseksi.

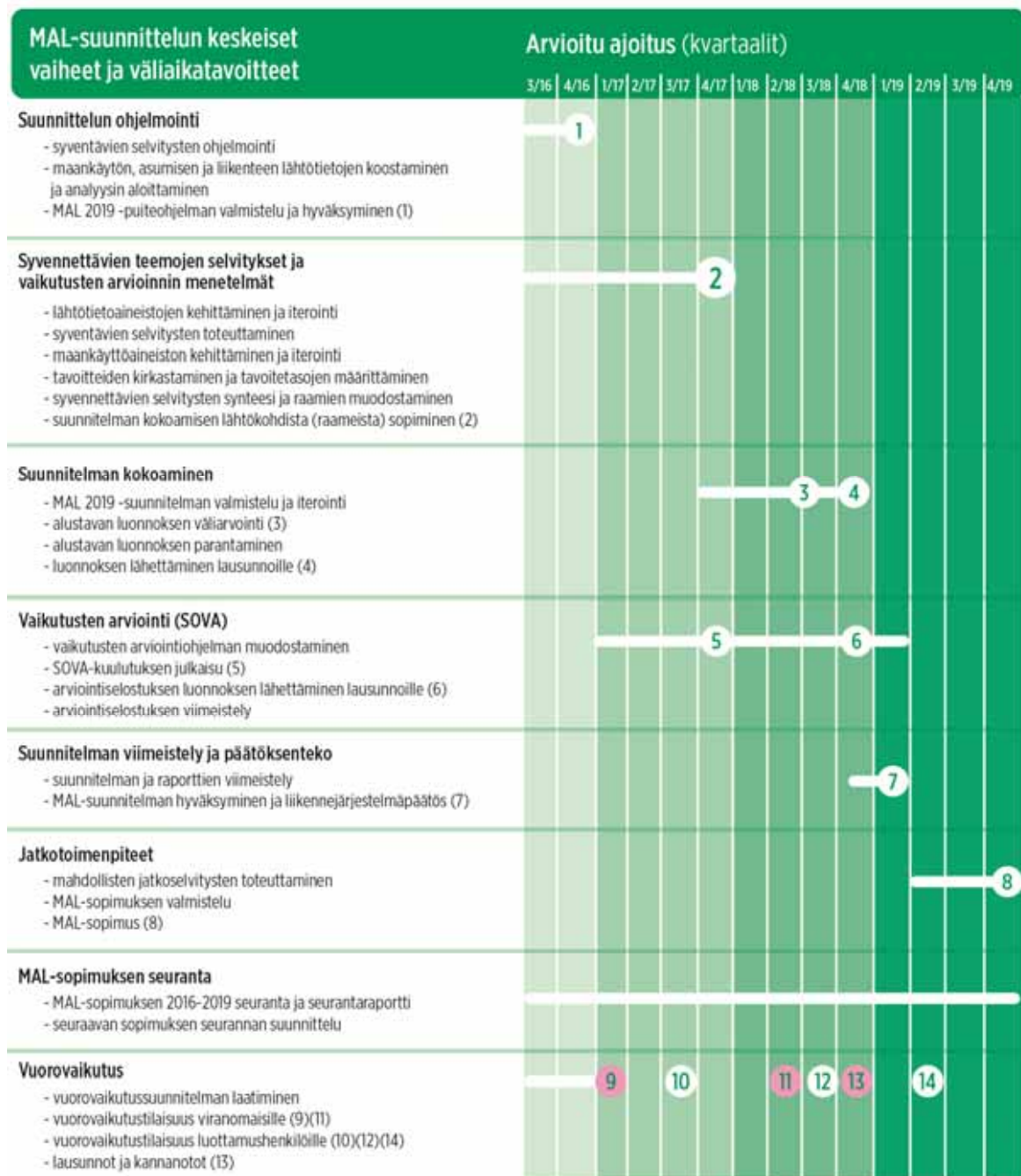
Tavoitteena on, että valtion ja kuntien edustajat valmistelevat MAL-sopimuksen ja käyvät sopimusneuvottelut vuonna 2019.

Seudun eri toimijat osallistuvat suunnitteluun eri työryhmien ja vuorovaikutusmenetelmien kautta:

- Luottamushenkilöt: päätöksenteko, seminaarit ja työpajat
- Elinkeinot, yritykset ja järjestöt: seminaarit ja työpajat
- Asukkaat: tutkimukset ja kyselyt, sosiaalinen media

## 1.1 Suunnittelun ja päätöksenteon aikataulu

Suunnittelun keskeisiä työvaiheita, välitavoitteita ja päätöksentekoa on kuvattu alla olevassa taulukossa.





## 4.5 Suunnitteluresurssit

### Maankäytön ja asumisen suunnitteluresurssit

Maankäytön ja asumisen tehtävien toteuttamisesta vastaavat ensi sijassa yhteistyön koordinoimiseen kohdassa 4.3. nimetyt henkilöt. Eri kuntien maankäytön ja asumisen asiantuntijat osallistuvat aktiivisesti tehtäviin ja vuorovaikutukseen erilaisten työ- ja ohjausryhmien kautta. Myös Uudenmaan liiton ja Helsingin seudun ympäristöpalveluiden maankäytön ja asumisen asiantuntijoiden panosta hyödynnetään. Karttojen ja paikkatietoaineistojen valmisteluun on tarjottu resurssit Helsingin kaupunkisuunnitteluvirastosta. Kuntien ja valtion osallistumisesta prosessin eri osakokonaisuuksiin sovitaan erikseen.

Ottaessaan paikan nimettyyn ohjaus- tai työryhmään edustaja sitoutuu osallistumaan tehtävään sen edellyttämillä resursseilla ja tiedottamaan työn etenemisestä omassa organisaatiossaan sekä varmistamaan riittävän osallistumisen.

Maankäyttöön ja asumiseen liittyviin tehtäviin on varauduttu samansuuntaisella budjetilla kuin edellisellä suunnittelukaudella. Kustannusten on arvioitu olevan suunnittelukaudella 2017 - 2019 yhteensä 260 000€. Kustannukset jakautuvat vuosittain siten, että sekä vuosille 2017 että 2018 on varauduttu 100 000€:n suuruisella budjetilla ja vuoteen 2019 on varauduttu 60 000€:lla. Konsulttityöt ja seminaarit vievät budjetista suurimman osan. Lisäksi on varauduttu kokouksista ja viestinnästä aiheutuviin kuluihin.

Kunnittain kulut jakautuvat asukasmäärän suhteessa siten, että pääkaupunkiseudun kuntien osuus on lähes 80 % kustannuksista. KUUMA-kuntien osuus laskutetaan keskitetysti.

### Liikennejärjestelmäsuunnitteluresurssit

Liikenteen tehtäviä jaetaan HSL:n liikennejärjestelmäosaston jäsenten sekä tarvittavilta osin muiden HSL:n osastojen kesken. Kuntien ja valtion liikenneasiantuntijat osallistuvat tehtäviin ja vuorovaikutukseen työ- ja ohjausryhmien kautta. Kuntien ja valtion osallistumisista prosessin eri osakokonaisuuksiin sovitaan erikseen.

Ottaessaan paikan nimettyyn ohjaus- tai työryhmään edustaja sitoutuu osallistumaan tehtävään sen edellyttämillä resursseilla ja tiedottamaan työn etenemisestä omassa organisaatiossaan sekä varmistamaan riittävän osallistumisen.

HSL on valmistellut MAL 2019 –työn liikennejärjestelmäosion, vuorovaikutuksen, vaikutus-tenarvioinnin sekä tutkimusten ja ennusteiden toteuttamisen kustannusarvion.

Henkilöstökustannukset ovat yhteensä noin 2,0 M€. Kustannukset jaetaan suunnittelualueen kuntien kesken niiden väkilukujen suhteessa. HSL-kuntien kustannukset sisältyvät niiden kuntaosuuteen. KUUMA-kuntien osallistuminen sovitaan erillisellä sopimuksella.

Asiantuntijakustannukset ovat yhteensä noin 2,5 M€ sisältäen vuodelle 2019 varatun jatkotyöoption 220 000€. Jatkotyöoption käytöstä sovitaan erikseen. Kustannukset jakautuvat vuosille 2017, 2018 ja 2019. Valtio osallistuu asiantuntijakustannuksiin 50% osuudella. Jäljelle jäävä 50% jaetaan suunnittelualueen kuntien kesken niiden väkilukujen suhteessa. HSL-kuntien kustannukset sisältyvät niiden kuntaosuuteen. Valtion ja KUUMA-kuntien osallistuminen kustannuksiin sovitaan erillisillä sopimuksilla.

HSL:n julkaisuja 20/2016  
ISSN 1798-6176 (nid.)  
ISBN 978-952-253-294-7 (nid.)  
ISSN 1798-6184 (pdf)  
ISBN 978-952-253-295-4 (pdf)

• HSL Helsingin seudun liikenne  
• Opastinsilta 6A, Helsinki  
• PL 100, 00077 HSL  
• puh. (09) 4766 4444  
• etunimi.sukunimi@hsl.fi

• HRT Helsingforsregionens trafik  
• Semaporbron 6 A, Helsingfors  
• PB 100 • 00077 HRT  
• tfn (09) 4766 4444  
• fornamn.efternam@hsl.fi