



Yhteenvedo Helsingin seudun MAL 2019 –suunnitelmaluonnoksesta ja arviointiselostusluonnoksesta (SOVA) annetuista lausunnoista ja kannanotoista

12.2.2019



MAL
2019

Sisällys

1	TIIVISTELMÄ.....	6
2	Prosessi, tavoitteet ja suunnitelmakokonaisuus (sis. kysymykset 1.1 – 1.3)	20
3	Maankäyttö (sis. kysymyksen 2.1).....	28
2.1	Maankäytöstä yleisesti	28
2.2	Maankäytön sijoittaminen ja seudun kehittämisvyöhykkeet	29
2.3	Asemanseudut ja keskukset	35
2.4	Täydennysrakentaminen	36
4	Asuminen (sis. kysymykset 2.2 – 2.3.)	38
3.1	Yleistä	38
3.2	Asuntotuotannon riittävyys ja kohtuuhintaisuus	38
3.3	Asuntotuotannon monipuolisuus.....	44
3.4	Elinympäristön laatu.....	45
3.5	Asuntokannan laatu.....	47
3.6	Rakennuskannan energiatehokkuus	47
5	Liikennejärjestelmä	49
4.1	Liikennejärjestelmän kehittäminen yleisesti (sis. kysymyksen 2.4.)	49
4.2	Raideliikenteen investointihankkeet.....	53
4.3	Joukkoliikenne ja liityntäpysäköinti.....	58
4.4	Jalankulku ja pyöräliikenne.....	65
4.5	Tieliikenne ja logistiikka.....	67
4.6	Liikenneinfran pienet parantamishankkeet (KUHA) ja muut jatkuvat kehittämisohjelmat.....	75
4.7	Päästöjen vähentäminen ja sen keinot (sis. kysymyksen 3.1.).....	77
4.7.1	Keinoista yleisesti	78
4.7.2	Tiemaksut	82
4.7.3	Sähköautot, vähäpäästöiset autot, uudet teknologiat ja palvelut	87
6	Toteutus ja rahoitus (sis. kysymyksen 3.2.).....	90
7	Vaikutusten arviointi ja seuranta (sis. kysymyksen 3.3.).....	93

Lausunnon jättivät:

- Espoo
- Helsinki
- Hyvinkää
- Järvenpää
- Kauniainen
- Kerava
- Kirkkonummi
- Mäntsälä
- Nurmijärvi
- Pornainen
- Sipoo
- Siuntio
- Tuusula
- Vantaa
- Vihti
- KUUMA-liikelaitos
- HSL
- HSY
- Huoltovarmuuskeskus
- Uudenmaan ELY-keskus
- Väylävirasto
- Traficom
- Uudenmaan liitto
- Hämeen liitto
- Päijät-Hämeen liitto
- Liikenne- ja viestintäministeriö
- Ympäristöministeriö
- Valtiovarainministeriö

Kannanoton jättivät:

- Ajatuspaja Rautatiesuomi
- Autoliitto
- Autoliitto Helsingin seudun osasto ry
- Finavia
- Helsingin Satama
- Helsingin seudun kauppakamari
- Helsingin Yrittäjät
- HOAS
- ITS Finland
- Liikennesuunnittelun seura
- Nuorisotasuntoliitto
- RAKLI
- Suomen luonnonsuojeluliitto
- Suur-Espoonlahden kehitys ry
- VR-Yhtymä
- Yhdyskuntasuunnittelun seura
- 4 yksityishenkilöä

Lausunnon antajia pyydettiin ottamaan kantaa alla oleviin kysymyksiin. Mikäli lausunnossa on otettu kantaa kysymykseen, ne on sisällytetty alla oleviin teemoihin otsikon mukaisesti.

- 1.1. Muodostaako suunnitelma seudullisesti toimivan ja yhteen sovitettun maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämisen kokonaisuuden?
- 1.2. Tukeeko suunnitelma vähäpäästöisen, houkuttelevan, elinovimaisen ja hyvinvoivan seudun aikaansaamista ja mitkä ovat suurimmat haasteet tavoitteiden toteuttamiseksi?
- 1.3. Sisältääkö suunnitelma strategisesti tärkeimmät seudun maankäytön, asumisen ja liikennejärjestelmän kehittämisen toimenpiteet?
- 2.1. Onko suunnitelmassa esitetty seudun yhdyskuntarakenteen tiivistämiseen tarpeeksi tehokkaita keinoja ja sijoittuuko ensisijaisille kehittämisvyöhykkeille riittävästi asuntoja?
- 2.2. Onko suunnitelmassa esitetty oikeat keinot turvaamaan seudun asukkaiden elämäntilanteita ja maksukykyä vastaavien asuntojen tarjontaa ja asutokannan monipuolisuutta?
- 2.3. Onko asuntoalueiden eriytymiskehitykseen ehkäisemiseen ja olemassa olevien asuntoalueiden kehittämiseen esitetty riittävät toimenpiteet?
- 2.4. Onko kaikki liikennemuodot otettu suunnitelmassa merkitystään vastaavalla tavalla huomioon?
- 3.1. Suunnitelmassa on esitetty keinot liikenteen CO₂ päästöjen vähentämiseksi 50 % vuoden 2005 tasosta. Ovatko keinot oikein valittuja ja riittävän tehokkaita? Jos esitätte vähennettäväksi tai poistettavaksi jotain osaa keinovalikoimasta, tulee samalla esittää vaikutuksiltaan vähintään vastaava korvaava toimenpide, jotta päästövähennystavoite kokonaisuutena kyetään saavuttamaan.
- 3.2. Miten suunnitelman toteutus ja rahoittaminen tulisi varmistaa?
- 3.3. Onko suunnitelman vaikutuksia arvioitu tarpeeksi kattavasti?

1 TIIVISTELMÄ

MAL 2019- suunnitelmasta saatiin 28 lausuntoa ja 20 kannanottoa pyydetyiltä sidosryhmiltä sekä yksityishenkilöiltä. Kaikille avoimeen verkkokyselyyn saatiin 775 vastausta. Palaute on ryhmitelty aihealueittain. Tiivistelmässä on esitetty keskeiset asiat, joihin palautetta on annettu. Koosteessa on lisäksi aina mainittu palautteen antanut taho.

1. Prosessi, tavoitteet ja suunnitelmakokonaisuus

Yleisesti prosessia ja suunnitelmakokonaisuutta on pidetty hyvänä ja tavoitteita kannatettavina

Kuntasektorin lausunnoissa on kiitetty iteratiivista ja vuorovaikutteista suunnitteluprosessia sekä maankäytön, asumisen ja liikenteen entistä tiiviimpää yhtäaikaista tarkastelua. Tavoitteenasettelua, tavoitteille kehitettyä mittaristoa sekä liikenteen päästövähennyksiä ilmastonmuutoksen ehkäisemisen keinona sekä tiivistä yhteistyötä Uusimaa 2050 kaavan laadinnan kanssa on pidetty hyvänä. Toivotaan kuitenkin, että suunnitelmassa nostettaisiin vielä vahvemmin esille seuraavien neljän vuoden aikana toteutettavaksi esitettävät tärkeimmät toimenpiteet. Muista kunnista poiketen Espoo tuo lausunnossaan esille suunnitelman laadinnasta ja sisällöstä useita kohtia, joihin se ei ole tyytyväinen mm. väestönkasvun huomioimisen, ensisijaisten kehittämisvyöhykkeiden sekä vuorovaikutuksen aitouden ja laadukkuuden suhteen. HSL toivoo kuntien jatkossa yhteisesti ratkaisevan MAL-työssä tarvittavan Helsingin seudun maankäytön ja asumisen suunnittelun resursoinnin kestäväällä tavalla.

Valtionhallinnon lausunnoissa tuodaan esille, että suunnitelman tavoitteet vähäpäästöisestä, houkuttelevasta, elinvoimaisesta ja hyvinvoivasta seudusta ovat erittäin kannatettavia. Positiivista on, että suunnitelmassa on huomioitu ilmastonmuutoksen hillitsemiseen liittyvät asiat suurella painoarvolla. Suunnitelman sisältö ja laadintaprosessi ovat kehittyneet positiiviseen suuntaan ja että strategiset tavoitteet kestävästä yhdyskuntarakenteesta ja liikennejärjestelmästä sekä tärkeiden kuljetusreittien turvaamisesta ovat yhteneväisiä. Suunnitelmassa on hyvin sovitettu yhteen seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen tarpeet. Myös maankäytön, asumisen ja liikenteen tarkastelua yhtenä kokonaisuutena pidetään tärkeänä. Helsingin seudun valtakunnallinen erityisasema ja seudulla tehtävien ratkaisujen vaikutus ulkoiseen saavutettavuuteen jäävät kuitenkin osin liian vähälle huomiolle. Suunnitelmassa on myös keinoja, jotka eivät ole seudun päätettävissä liittyen lainsäädäntöön, verotukseen, EU-sääntelyyn, kansainvälisiin sopimuksiin sekä teknologian ja markkinoiden kehitykseen. Tältä osin riskien arviointia tulisi täydentää. Myös rakennuskantaan ja kiinteistöihin liittyvät kestävästä liikkumisen tarpeet (pyöräpysäköinti, yhteiskäyttöautot, sähköautot) tulisi näkyä omana kokonaisuutenaan. Liikenneturvallisuudesta on vain vähän mainintoja suunnitelmassa. MAL-suunnitelma on valtion kannalta tärkeä asiakirja, sillä se osoittaa seudun yhteistä näkemystä seuraaviin MAL-sopimusneuvotteluihin ja myös seudullisen yhteistyön parantuneen viime vuosina.

Järjestöjen ja muiden vastaavien tahojen sekä yksittäisissä kannanotoissa tuodaan esille mm. että suunnitelma on valmisteluprosessiltaan ja ympäristönäkökulmaltaan selvästi entisiä parempi. MAL kokonaisuudesta puuttuu kuitenkin viherrakenne ja ekologiset yhteydet. Maankäytön, asumisen ja liikenteen määrätietoinen yhteen sovittaminen nähdään myös elinkeinoelämän kehittämisen kannalta hyväksi. Yhdyskuntarakenteen kehittäminen kestävämmäksi ja liikennejärjestelmän toimivuuden turvaaminen seudun kasvaessa voimakkaasti edellyttää seudun kuntien aitoa yhteistyötä ja lyhytnäköisestä osaoptimoinnista luopumista. Liikenteen päästövähennystavoitetta pidetään tärkeänä ja kunnianhimoisena.

Samalla tulee kuitenkin turvata alueen yritysten elinvoimaisuus. Maankäytön ja asumisen linjauksia pidetään yleispiirteisempinä kuin liikenteen ratkaisuja. Tältä osin suunnitelman tarkoitusta ja tavoitteita tulisi avata kattavammin, koska kyse on vapaaehtoisesta suunnittelusta. Kaupunkiseututasoista suunnittelua pidetään keskeisenä osana suomalaista suunnittelujärjestelmää, mutta sen ei tulisi jäädä vain asiantuntijoiden vuoropuhelun varaan, minkä vuoksi suunnitelman viestintään ja kansalaisten osallistamiseen tulee kiinnittää erityistä huomiota. Myös kohdealueen ja sen osien suunnitteluhistorian esille tuomista toivottiin. Kestävien kulkumuotojen osuuden tavoitetason saavuttamista pidettiin niin ikään tärkeänä.

2. Maankäyttö

Maankäyttö yleisesti:

Kuntasektorin lausunnoissa toivotaan selvitystä myös hiilinieluista ja Helsingin yleiskaavan osittaisen kumoamisen vaikutuksista sekä luonnon- ja kulttuuriympäristön arvojen maankäytön kehittämiseksi ja tiivistämiseksi asettamien reunaehtojen voimakkaampaa esille nostamista.

Valtionhallinnon lausuntojen mukaan elinympäristön laatuun kuuluu myös asuinalueen terveellisyys ja turvallisuus ja erityisesti täydennysrakentamisessa meluntorjunnan ja ilmanlaadun merkitys.

Maankäytön sijoittaminen ja seudun kehittämisvyöhykkeet:

Kuntasektorin lausunnoissa on runsaasti tätä koskevia kannanottoja. Yleisesti ottaen yhtenäisin kriteerein muodostettuja ensisijaisia kehittämisvyöhykkeitä pidettiin tarkoituksenmukaisina. Uuden maankäytön sijoittamista pääosin ensisijaisille kehittämisvyöhykkeille pidetään hyvänä periaatteena, joka vähentää autoilun tarvetta ja liikennemääriä. Ensisijaisiin vyöhykkeisiin esitetään laajennuksia mm. Kirkkonummen Kantvikissa, Sipoon Talmassa ja Nikkilässä. Espoo esittää kuitenkin, että ensisijaisten vyöhykkeiden tulee kattaa vähintään MASU 2050:ssä esitetty seudun kaikki ensisijaiset ja kuntien kehittämisvyöhykkeet sekä Kalajärvi-Viiskorpi-Leppävaara vyöhykkeen. Länsiradan uusiin liikenneinvestointeihin tukeutuvan vyöhyke tulee tarkistaa koskemaan vain Histan ja Myntinmäen asemaympäristöä. Uuteen liikenneinvestointiin kytkeytyvän rajaukseen esitetään laajennuksia Vihdissä. Toisaalta tuodaan esille myös, että eroja kehittämisvyöhykkeiden ja maakuntakaavan välillä on eniten Espoossa, Kirkkonummella, Vihdissä ja Sipoossa. Uusien autoriippuvaisten alueiden syntymisen ehkäisemistä pidetään tärkeänä maakunnallisesta näkökulmasta ja Uudenmaan liitto ehdottaa, että uusille raideliikenteeseen tukeutuville taajamavyöhykkeille annettaisiin sitova ohje niiden toteuttamiseksi joukkoliikenteen vaatimalla tehokkuudella. Valtion infra-avustusten kohdentamista ensisijaisille kehittämisvyöhykkeille täydennysrakentamiseen pidettiin tärkeänä.

Valtionhallinnon lausunnoissa pidetään tärkeänä kiinnittää huomiota henkilöliikennettä synnyttävien palvelujen ja työpaikkojen sijoittumiseen alueille, jotka ovat monipuolisesti ja kestävästi saavutettavissa. ELY toivoo yhtenäistä terminologiaa ja esittää vyöhykekarttaan useita yksilöityjä huomioita mm. Vihdin, Espoon ja Sipoon osalta. Traficom kiinnittää huomiota, että MAL suunnitelmassa on osoitettu ensisijaisiksi kehittämisalueiksi merkittyjä alueita Helsinki-Vantaan lentoaseman nykyisille lentomelualueille ja niiden välittömään läheisyyteen etenkin Keravalla ja Länsi-Vantaalla. Virasto painottaa, että merkittävää täydennysrakentamista ei tulisi osoittaa lentomelualueille.

Järjestöt ja muut: Finavia huomauttaa, että suunnitelmassa on merkitty maankäytön ensisijaisia kehittämisvyöhykkeitä Helsinki-Vantaan lentoaseman nykyisille ja ennustetuille lentokonemelualueille sekä niiden välittömään läheisyyteen. Mikäli näiden alueiden asukasmäärää lisätään ratkaisevan paljon, on kaavoittajan kussakin kunnassa otettava vastuu elinympäristön laadusta ja osoitettava toimet, joilla se turvaa lentoaseman ja Suomen tarvitsemien lentoliikenneyhteyksien kehittämismahdollisuudet. Lentoasemanpitäjän mahdollisuudet ohjata lentoliikennettä toisin kuin on esitetty lentokonemelun hallintasuunnitelmassa ja meluennusteraportissa ovat vähäiset. Merkittävien uusien alueiden avaaminen tulee kytkeä raideyhteyden toteuttamiseen. Tätä ennen tulisi kuitenkin sallia ko. alueiden vähäisempi kehittäminen muuhun joukkoliikenneyhteyteen perustuen. Valtion tulee tukea vahvemmin kaupunkirakenteen tiivistämistä ja täydennysrakentamista mm. lainsäädäntöä uudistamalla ja infrainvestointeja tukemalla.

Asemanseudut ja niiden kehittäminen

Kuntasektori pitää asemanseutujen kehittämistä ja niiden nostamista kärkitoimenpiteeksi tärkeänä. Valtion toivotaan luopuvan tarpeettomista liikennealuevarauksista asemanseuduilla ja muilla keskeisillä sijainneilla ja edistävän aktiivisesti näiden alueiden maankäytön kehittymistä. MAL sopimuksen osapuolten tulisi yhdessä nimetä asemanseudut, joiden kehittämiseen osapuolet yhdessä sitoutuvat sopimuskaudella.

Valtionhallinnon puolelta tuodaan esille, että Senaatti-Kiinteistöt on valtion toimeksiannosta perustanut Suomen Asema-alueet Oy:n, jonka tehtävänä on koota valtion eri toimijoiden omistuksia asemanseuduilla ja edistää niiden kehittämistä raideliikenne ja kestävän kaupunkikehityksen periaatteet huomioiden.

Myös järjestöjen kannanotoissa esitetään, että uudessa MAL-sopimuksessa tulee sopia valtion kanssa siitä, että se luopuu tarpeettomista omistuksistaan ja aluevarauksista asemanseuduilla sekä sitoutuu aktiivisesti edistämään asemanseutujen kehittämistä.

Täydennysrakentaminen

Kuntasektorilla toivotaan valtion poistavan esteitä täydennysrakentamiselle ja purkavalle lisärakentamiselle sekä kehittävän sitä tukevia avustusmuotoja.

Valtionhallinnossa VM:n näkemyksen mukaan kunnallistekniikka-avustusten tulisi kokonaan suuntautua täydennysrakentamiskohteisiin ensisijaisille kehittämisvyöhykkeille.

Järjestöt toivovat kuntien määrätietoisesti edistävän täydennysrakentamista ja ottavan asemanseutujen kehittämisessä myös yksityiset toimijat aiempaa tiiviimmin mukaan kehittämistyöhön.

3. Asuminen

Asuntotuotannon riittävyys ja kohtuuhintaisuus

Kuntasektorilla pidetään asuntotuotantotavoitetta 16500 asuntoa vuodessa perusteltuna. Tärkeänä pidetään, että MAL- suunnittelussa ja sopimusneuvottoeluissa tarkennetaan niitä toimenpiteitä, joita asetettuihin asumisen tavoitteeseen pääseminen edellyttää, erityisesti rahoituksen osalta tarvittavan uuden kohtuuhintaisen asuntotuotannon ja energiatehokkaan korjausrakentamisen mahdollistamiseksi. Kuntien yhteisvastuuta huolehtia tasapainoisesta asuntojakaumasta koko MAL alueelle pidetään tärkeänä. Myös valtion tulee tukea asuntotuotannon toteutusedellytyksiä omilla toimenpiteillään, niiden pitkäjänteisyydellä sekä avustuksin. Valtion tukemaa asuntotuotantoa säätelevien lakien ja asetusten tarkistaminen uudistuotantoa kannustavaksi on tärkeää. Valtion käynnistysavustukset tulee säilyttää.

Asuntotuotannon seurantaan tulee tehdä pitkäjänteisemmin keskimääräisinä vuositavoitteina, jotta vuosittainen vaihtelu voitaisiin ottaa paremmin huomioon. Asuntotuotantotavoitteista johdettua kaavoitustavoitetta tulisi MAL suunnitelmassa tarkistaa paremmin vastaamaan toteutuvan tuotannon kokoa ja tarvittaessa jakaa kaavoitustavoite kerros- ja pientalovarantoon. Erityisryhmien asuntotuotannon tulevaisuus tulee turvata. Espoo pitää tärkeänä, että opiskelija- ja nuorisoasuntojen rakentamiseen tarkoitettu 10 % investointiavustus säilyy. Espoo esittää, että omakustanteisen tuotannon osuuksien (suunnitelmassa 20/ 30 %) tulisi olla pk- seudulla ja KUUMA kunnissa yhtä suuret.

Valtionhallinto pitää asuntotuotannon määrällisiä tavoitteita sekä kohtuuhintaisen asuntotuotannon osuuksista perusteltuina. Kuitenkin asuntotuotantoennusteen nähdään laajentavan asuntotuotantoa yli ensisijaisen kehittämisvyöhykkeen, mikä edellyttää perusteluja ja vaikutusarviota, varsinkin Espoon ja Östersundomin suhteen. Myös Kerava-Nikkilä radan varren voimassa olevien kaavojen mahdollistama asuntotuotanto on tarpeen kytkeä radan henkilöliikenteen toteuttamiseen. VM pitää valtion tukeman asuntotuotannon osalta tarkoituksenmukaisena sallia suurempaa vaihtelua suhdannetilanteen mukaan. Kaavavarannon osalta VM kannustaa kuntia kunnianhimoisempaan kaavoitustavoitteeseen.

Järjestöt pitävät asuntotuotannon tavoitetasoa riittävänä, kunhan kaikki kunnat hoitavat oman osuutensa. Raideliikenneyhteyksien asuntorakentamismahdollisuudet tulee hyödyntää. Kuntien tulee kaavoittaa MAL- sopimustasoa enemmän. Yritysten kannalta pulaa on erityisesti seudulle muuttavalle työvoimalle suunnatuista kohtuuhintaisista vuokra-asunnoista. Yksityissektori pitää valtion tukeman tai kuntien omakustanteiseen asuntotuotantoon määritellyjä osuuksia liian korkeina ja uskoo tuotannon tukemisen sijasta tuotantomäärien kasvattamiseen. Tuotannon tukemisesta tulisi siirtyä asumisen tukemiseen ja antaa markkinavoimien huolehtia asuntotuotannosta.

Asuntotuotannon monipuolisuus

Kuntasektorilla nähdään, että monipuolisten rahoitus- ja hallintamuotojen ohella tulee kiinnittää huomiota tasapainoiseen asuntojen huoneistotyyppi- ja kokojakaumaan seudun eri osissa. Määrällisten tavoitteiden rinnalle tulisi nostaa laadulliset tekijät.

Järjestöissä yksityissektorilla nähdään, että pienten asuntojen kysyntä ylittää jo nyt tarjonnan, joten on panostettava erityisesti pienten vuokra- ja omistusasuntojen määrän lisäämiseen ja että huoneistotyyppijakauman ohjaamisesta tulee luopua kokonaan.

Elinympäristön ja asuntokannan laatu

Kuntasektori pitää täydennysrakentamisen esteiden poistamista hyvänä. Valtion rooli asumisen kokonaisuuden toteutumisessa on erittäin keskeinen ja valtion tulee kaikin keinoin tukea seudun kasvua monipuolisen asuntotuotannon edellytyksiä luomalla ja täydennysrakentamisen esteitä poistamalla. Myönteisen erityiskohtelun ohjelman käynnistämistä kannatetaan ja ohjelman toteuttaminen edellyttää valtion kehittämisavustusta. Tämän lisäksi valtion tulee jatkaa kunnallistekniikan kustannusten infra-avustuksia. Asuntokannan laadusta huolehtiminen nähdään segregaatian ja alueiden vetovoimaisuuden kannalta tärkeänä. Eriytymisuhan alla olevilla asuntoalueilla tulee olla käytettävissä asunto-osakeyhtiöiden peruskorjauksiin takauslainoja riittävällä myöntövaltuudella ja asunto-osakeyhtiöiden energiakorjauksiin tulee voida myöntää avustuksia. Kuntien ohella tarvitaan myös muiden institutionaalisten vuokranantajien ja asunto-osakeyhtiöiden panosta, mikä tulisi suunnitelmassa tuoda enemmän esille.

Valtionhallinto pitää segregaatian hillitsemiseksi tarpeellisenä huolehtia asuntokannan monipuolisuudesta sekä elinympäristön laadusta. Elinympäristön laatuun kuuluu myös terveellisyys ja turvallisuus. Erityisesti täydennysrakentamisessa nousee esiin meluntorjunnan ja ilmanlaadun merkitys.

Rakennuskannan energiatehokkuus

Kuntasektori Uudenmaan liiton lausunnossa nostetaan esille rakennuskannan energiatehokkuus. Sille ei suunnitelmassa ole asetettu varsinaisia tavoitteita, kuten liikenteelle. Tulevaisuuden haasteena nähdään olemassa olevan asuntokannan energiatehokkuuden parantaminen. Suunnitelmassa olisi hyvä huomioida paremmin seikkoja, joilla asuntorakentamisen päästöjä voidaan vähentää. Myös puurakentamista ja kestävää korjausrakentamista sekä kiertotaloutta tulisi HSY:n mukaan tuoda paremmin esille suunnitelmassa.

4. Liikennejärjestelmä

Yleisesti

Kuntasektori pitää tärkeänä löytää ne toimenpiteet, joilla turvataan liikenteen sujuvuus kasvavasta liikenteen määrästä huolimatta. On hyvä, että MAL- työssä on lähdetty suunnittelemaan ja kehittämään seudun liikennejärjestelmää ja maankäyttöä peilaten vahvasti asetettuihin tavoitteisiin. Tavoitelähtöisyys näkyy mm. siten, että seudulle suunnitellaan aidosti nykyistä kestävämpään liikkumiseen painottuvaa liikennejärjestelmää ja esitetään toimenpiteitä, jotka tehokkaimmin edistävät tavoitteiden saavuttamista. Suunnitelmassa tulisi nostaa esiin seuraavan neljän vuoden aikana tärkeimmät toimenpiteet ja teemat. CO₂- päästötavoitteen vuoksi pääpaino voisi olla joukkoliikenteen ja pyöräilyn edistämisessä. Hankkeiden suunnitteluvalmiuden edistämistä pidetään erittäin tärkeänä ja suunnitteluresurssit tulee myös ottaa huomioon. Liikenteen uusien teknologioiden ja datan tarjoamia mahdollisuuksia optimoida liikennejärjestelmää on tarkasteltu liian suppeasti.

Valtionhallinto pitää tarpeellisenä tuoda paremmin esille Helsingin seudun erityisen suuri valtakunnallinen merkitys. Sekä seudun sisäisen että valtakunnallisen tavaraliikenteen ja logistiikan käsittely on suunnitelmassa heikommin esillä. Suunnitelmassa pitäisi vähintään kuvata valtakunnallisen ja pitkämatkaisen liikenteen määriä, kasvuennusteita ja suuntautumista Helsingin seudulla. Myös suunnitelman vaikutukset laajemmalle alueelle pitäisi arvioida. Kuntien ja valtion yhteinen näkemys keskeisen tie- ja katuverkon merkityksestä ja palvelutasotavoitteista vuonna 2030 ja 2050 on määritelty ”Helsingin seudun tieverkon luokitus ja palvelutasotavoitteet” – työssä (LiVi 58/2018), jonka tulokset on syytä sisällyttää myös MAL- suunnitelmaan. Myös liikenneverkon määrittely vuodelle 2050 on jatkossa tarpeen. LVM pitää tärkeänä, että MAL suunnitelmassa huomioidaan 21.11.2018 annettu asetus maanteiden ja rautateiden pääväylistä ja niiden palvelutasosta sekä valmistunut selvitys seudun tavoitteellisesta tieverkosta ja sen palvelutasosta. Liikennejärjestelmän kehittämisen painopisteitä kestävä liikunnan edellytysten parantamisessa, raidejoukkoliikenteessä ja pyöräliikenteessä, tavaraliikenteen ja bussijoukkoliikenteen sujuvuudessa sekä maankäytön tiivistämisessä voidaan pitää ilmastönäkökulman kannalta perusteltuina. Suunnitelmassa tulisi paremmin tuoda esille, että liikennejärjestelmä on v. 2050 palveluistunut ja pitää sisällään monipuolisen palveluvalikon, joka pohjautuu vahvaan runkolinjaliikenteeseen. Myös teknologian kehittymisen ja sen vaikutusten pohdinta on jäänyt melko vaatimattomaksi. Suunnitelmassa on asetettu odotuksia liikkumisen palvelujen päästövähennyspotentiaalille. Liikkumisen palvelujen roolia ja niiden kytkeytymistä osaksi joukkoliikennejärjestelmää tulisi tarkastella erilaisilla alueilla sekä esittää aikataulu konkreettiselle tekemiselle.

Järjestöjen kannanotoissa on tuotu esille hyvin erilaisia näkökulmia liikennejärjestelmän kehittämisestä riippuen kunkin tahon omista lähtökohdista ja intresseistä. Yhtäällä painotetaan raideliikenteen välityskyvyn ja kapasiteetin kehittämisen tarpeellisuutta ja toisaalla henkilöauton merkitystä työssäkäynti- ja asiointi- sekä muussa liikkumisessa. Suunnitelmaluonnos nähdään sellaisena, jossa toimivaa liikkumistapaa eli henkilöautoilua rajoitettaisiin. Tällainen toimintamalli rajoittaa ihmisten liikkumista, nostaa matka-aikoja ja liikkumisen kustannuksia. Liikenneinvestointien lähtökohtana pidetään etusijalle asetettavana kustannustehokkuutta aluepoliittisten näkökulmien sijasta. Liikenneinvestoinneilla on kytkentä myös kaupan ja teollisuuden investointeihin ja epävarmuus hankkeiden toteutusaikatauluista aiheuttaa elinkeinoelämän hankkeiden lykkääntymistä ja taloudellisia menetyksiä. Kustannustehokkaat liikennehankkeet ovat tuottavia investointeja, jotka kannattaa toteuttaa vaikka lainarahalla. Uusinvestointien ohella tulee huolehtia perusväylänpidon riittävästä resursseista. Julkisen liikenteen palvelujen tulisi kytkeytyä saumattomasti osaksi markkinaehtoisia palveluita esim. liikenteen solmukohtissa. Suunnitelmassa on jokseenkin vähän huomioilla liikennejärjestelmän ja siihen kytkeytyvien palveluiden elinkeinopoliittinen ulottuvuus – liikennealan tuotteista ja palveluista voidaan rakentaa uusi kasvun ja viennin toimiala. Suunnitelmassa ei myöskään näy ajatuksia liikkujien valintojen muutoksista pitkällä tähtäimellä ja mitä muuta se muuttaa koko liikennejärjestelmässä. Digitalisaation ja automatisaation mahdollisuuksien hyödyntämistä saavutettavuuden parantamisessa ja liikenteen ennakoitavuudessa ja ennustettavuudessa kannatetaan vahvasti.

Raideliikenteen investointihankkeet

Kuntasektorin lausunnoissa esitetään, että maankäyttöön tukeutuvien joukkoliikennehankkeiden toteutumista voisi pyrkiä sitomaan asukasluvun saavuttamiseen vuosiluvun sijaan. Uusi henkilöliikenteen raideyhteys voitaisiin toteuttaa siinä vaiheessa, kun riittävä asukas pohja on saavutettu. Kerava-Nikkilä raideyhteyshanke tulee toteuttaa ennen vuotta 2030. Espoon kaupunkirata tulee toteuttaa Kauklahteen saakka ensi tilassa. Pasila-Riihimäki 2. vaihe tulee toteuttaa täysimääräisenä. Pysäkkiradan toteutus tulee aloittaa vuoteen 2025 mennessä. Östersundomin metroyhteyden suunnittelua tulee jatkaa ja sen toteuttamispäätös tulee tehdä 2020-luvun puolessavälissä. Espoo-Salo oikoradan toteuttamisvalmiutta tulee edistää ja ottaa se mukaan jakson 2030 hankkeisiin kirjauksella ”valmius aloittaa Länsiradan rakentaminen”. Espoo-Salo oikoradan ja Lontoradan lähiliikennepotentiaali tulee selvittää. Tallinna-tunneliin kytkeytyvä henkilöliikennetien radan mahdollisuus Klaukkalan kautta Hangon radalle tulee selvittää. Helsingin yleiskaavan toteuttamisohjelman ensimmäisen vaiheen kolme pikaraitiotiehanketta tulee olla mukana MAL ensimmäisen vaiheen toteuttamisohjelmassa. Jo päätettyihin joukkoliikennehankkeisiin tulee lisätä Kalasataman raitiotie raitioliikenteen linjastosuunnitelman mukaiset raitiotiehankkeet. Matinkylän kääntöraiteen osalta on erilaisia näkemyksiä, Helsingin mukaan tarve tulee selvittää mahdollisimman pian ja Espoon mukaan sitä ei tule toteuttaa nyt, vaan MAL suunnitelmaan tulee sisällyttää metron kapasiteetin kasvattaminen muulla tavoin. Espoo esittää metron kapasiteetin nostoa ennakoivaa eri investointivaihtoehtojen tarkastelua ja tutkittavaksi kääntöjärjestelyjen parantamista esim. Kivenlahdessa tai Saunalahdessa.

Valtionhallinto Väylävirasto sekä Liikenne ja viestintävirasto eivät tässä yhteydessä ota kantaa yksittäisten liikennehankkeiden tarpeeseen tai priorisointiin.

Järjestöt ja muut esittävät, että Pääradalle tehtävät investoinnit hyödyttävät koko maata. Kulunvalvonnan ja seisontavarikoiden suunnittelu tulee käynnistää välittömästi. Pysäkkiradalle esitetty toteutus ennen Lontorataa on oikea. Pysäkkiradan toteutuksella

nähdään hyötyjä koko maan junaliikenteelle, metropolialueen työmatkaliikenteelle sekä kantakaupungin elinvoimaisuudelle ja kilpailukyvyille. Espoon kaupunkiradan merkittävyyttä korostetaan. Lentokenttäyhteys tulisi näyttää suunnitelmassa pitkän tähtäimen tavoitteena vahvemmin. Myös Helsingin ja Turun välistä nopeaa raideliikenneyhteyttä tulee edistää. Raideliikennehankkeiden yhteydessä tulee huolehtia myös asemien käytettävyydestä kuten jalankulun ja pyöräilyn sujuvuudesta ja liityntäpysäköintitilasta sekä joukkoliikenteen jatkoyhteyksistä. Rataverkon osalta tulee kasvattaa perusväylänpidon määrärahatasoa, millä varmistetaan nykyisen rataverkon kunnon ja palvelutason parantaminen ja ylläpitäminen.

Joukkoliikenne ja liityntäpysäköinti

Kuntasektorin lausunnoissa on esitetty lukuisia täsmennyksiä erityisesti kehysalueen joukkoliikenteeseen, sen yhteyksiin, tarpeisiin ja kuntien vaikutusmahdollisuuksiin. Myös Espoon osalta tuodaan esille puutteita seudullisen joukkoliikenneverkon tunnistamisessa mm. kehä III:n ja sen sisäpuolisten alueiden poikittaisessa joukkoliikenteessä. Sähköbussien käytön nopeaa lisäämistä tulee edistää ja tarkastella alueet, joilla niitä voidaan käyttää siirtymävaiheena tehokkaammalle joukkoliikenteelle. Runkobussien tulee Espoon mukaan näkyä myös osana maankäytön ensisijaisen vyöhykkeen määrittelyä. Bussiliikenteen järjestämiskäytännöissä on Espoon mukaan HSL:n jäsenkuntien omaa päätösvaltaa alueensa joukkoliikenteen järjestämisessä lisättävä. Bussiliikenteen kehittämisohjelmaa ja junaliikenteen vuorotarjonnan lisäämistä kannatetaan. Säteittäisväylille tulee luoda kehysalueen omille sekä pitkämatkaisille bussilinjoille toimivat vaihtopaikat pääkaupunkiseudun poikittaiseen bussiliikenteeseen. Seudullisen tason ohella myös paikalliset (KUUMA seudun) yhteystarpeet tulee ottaa huomioon. Pääradan osto- ja velvoiteliikennettä tulee lisätä (junapari lisää tuntia kohti Helsingin ja Riihimäen välille sekä oikoradalle). Vuorotarjonnan lisäksi tulee kiinnittää huomiota myös junakaluston matkustajakapasiteetin riittävyyteen. Työmatkaliikenteen kannalta tärkeää on, että seudulla olisi mahdollista ostaa koko alueella kelpaava kausilippu. Sähköbussien käytön nopea lisääminen tulee ottaa yhdeksi suunnitelman periaatteeksi erityisesti runkobusseina ja siirtymävaiheena pikaraitiotieverkoston rakentamiselle. Liityntäliikenteen palvelutason tulee tukea runkoverkon palvelutasoa. On hyvä, että matkakettujen sujuvuus sekä vaihtovastuksen pienentäminen on huomioitu suunnitelmassa. Liityntäpysäköinnin toimenpideohjelman toteuttaminen ja valtion sitoutuminen hankkeisiin jo hyväksytyn kustannus- ja vastuunjakomallin mukaisesti tulee tuoda näkyvämmiin esille. Erityisesti Keravan liityntäpysäköintihankkeen toteutus ja Kalasataman jo toteutetun liityntäpysäköintihankkeen rahoitus tulee varmistaa MAL-suunnitelmassa. Valtiolta seuraavalle MAL- sopimuskaudelle tarvittava rahoitusosuus liityntäpysäköinnille tulee osoittaa.

Valtionhallinto Traficom esittää, että pitkämatkaisen liikenteen näkökulmaa tulisi korostaa enemmän, koska Helsingin keskusta toimii sekä juna- että linja-autoliikenteen valtakunnallisesti tärkeimpänä henkilöliikenteen solmuna. Raideliikenteen kapasiteetin käyttöastetta tulee seurata aktiivisesti sekä varautua ennakoivasti seudun voimakkaan kasvun vaatimien liikennöintilisäysten tuottamiseen. Suunnitelmassa on kiinnitetty varsin vähän huomiota eri liikennemuodoilla tuotettujen matkojen yhteensovittamiseen. Jatkossa tehtävässä bussiliikenteen kehittämisohjelmassa tulisi käsitellä lippu- ja maksujärjestelmien yhteensovittamista, viranomaisyhteistyötä sekä käytäntöjä markkinaehtoisten toimijoiden kanssa. Taloudellisia resursseja tulisi voimakkaammin kohdentaa myös bussiliikenteen tarjonnan kehittämiseen ja ylläpitämiseen sekä runkoverkolla että sen ulkopuolella. ELY pitää suunnitelmassa esitettyä bussiliikenteen kehittämisohjelman laatimista koko seudulle kannatettavana. Helsinkiin suuntautuu merkittävä määrä valtakunnallista ja seudullista markkinaehtoista ja ELY:n yhdessä kehyskuntien kanssa järjestämää bussiliikennettä. Henkilöautoille kilpailukykyisiä vaihtottomia joukkoliikenneyhteyksiä tullaan tarvitsemaan

myös tulevaisuudessa kehyskuntien keskustaajamien ja Helsingin keskustan välillä. Suunnitelmassa esitettyä joukkoliikenteen runkoverkkoa tulee täydentää ELY:n lausunnossa esitetyillä yhteyksillä. Lippujärjestelmien yhteentoimivuudella parannettaisiin koko työssäkäyntialueen joukkoliikenteen houkuttelevuutta. Myös bussiliikenteen ja raskaan raideliikenteen aikataulujen yhteensopivuutta on tarpeen parantaa. Helsinkiin suunniteltua raskaan liikenteen ympäristövyöhykettä ei pidä ottaa käyttöön ilman laajaa vaikutustarkastelua ja tarpeellisia siirtymäaikoja joukkoliikenteelle ja tavaraliikenteelle.

Järjestöjen ja muiden kannanotoissa pidetään tärkeänä, että bussiliikenteen luotettavuutta kehitetään lisäämällä liityntämahdollisuuksia raideliikenteeseen. Liityntäpysäköinnin suunnittelua ja sen mitoitusta pidetään keskeisenä osana asemanseutujen suunnittelua ja liityntäpysäköinnin kuntien ja valtion rahoitusta sekä vaihtoehtoisten rahoitusmallien kehittämistä tärkeänä. Liityntäpysäköinnin vastuutahoista ja rahoituksesta tulee saada aikaan sitova ratkaisu. Myös yksityiset tahot tulee ottaa mukaan liityntäpysäköinnin suunnitteluun riittävän aikaisessa vaiheessa. Tiiviiden asemanseutujen rauhoittamista henkilöautoliikenteeltä vastustetaan ja vähintään saattoliikenne tulee mahdollistaa asemalle asti. Yhteiskäyttöautoja tulee voida tuoda asemien välittömään läheisyyteen. Joukkoliikenteen runkoverkkoa ja sitä täydentävää liityntäliikennettä koskevia linjauksia pidetään oikeina. Poikittaisia joukkoliikennedyhteyksiä tulee parantaa ja tarjontaa lisätä. Myös bussiliikennettä koskeva keskipitkän aikavälin (5 - 10 v.) tavoitesuunnitelma tulee laatia.

Jalankulku ja pyöräliikenne

Kuntasektorin lausunnoissa kiinnitetään huomiota pyöräliikenteen puuttuviin yhteyksiin ja resursseihin. Pyöräilyn pääverkon kehittämistä ja puuttuvien yhteyksien toteuttamista pidettiin tärkeänä. PÄÄVEN rinnalla myös liikenneturvallisuussuunnitelmissa esitetyt hankkeet tulee ottaa huomioon. Kävelyn ja pyöräilyn kulkumuoto-osuuden ja ympärivuotisen roolin kasvattaminen on tärkeä keino päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi. Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantamiseen tulee voida saada valtion tukea myös kaupunkien ja kuntien katuverkoille. Hankkeiden suunnitteluvalmiuksia tulee edistää yhteisellä rahoituksella. Suunnitelman karttaesityksiin tulee täydentää seudullisesti merkittävän pyöräliikenteen verkosto ja pääyhteydet sekä tulevat investoinnit. Seudulle tarvitaan kansainvälisen mallin mukaan koordinoitihenkilö pyöräliikenteen edistämiseen. Kaupunkipyöräjärjestelmän kattavuutta ja toimintaa tulee uudistaa nykyisten sopimuskausien päätyttyä.

Valtionhallinto Liikenne- ja väyläviraston mukaan seudun kasvutavoitteet pyöräliikenteelle edellyttävät vahva panostusta pyöräliikenteen olosuhteisiin. Lisäksi se korostaa pyöräilyn liityntäpysäköinnin toimien tärkeyttä kestävien matkaketjujen edistäjänä. Suunnitelmassa ei ole kuvattu kävelyn ja sen olosuhteiden kehittämistä yhtä laajasti kuin pyöräilyn edistämistoimia. Kävelyn mahdollistaman elinympäristön kehittäminen ja sen vaikutukset terveyteen voisivat tulla painokkaammin esille.

Järjestöjen ja muiden kannanotoissa ehdotetaan jalankulun käsittelemistä omana liikennemuotonaan. Tavoitteena voisi olla esim., että sopijapuolet sitoutuvat selvittämään ja kehittämään jalankulun oloja, esteettömyyttä ja miellyttävyyttä niin reittien, terminaalien kuin kunnossapidon suhteen.

Pyöräilyn pääverkon kehittäminen ja kaupunkipyöräverkon kehittäminen palvelee opiskelijoita. Toisaalta pyöräteiden määrän lisäämistä ei tule pitää itsetarkoituksena vaan niiden sijoittamisen tulee perustua liikennejärjestelmän toimivuuden kokonaistarkasteluun.

Tieliikenne ja logistiikka

Kuntasektorilla KUUMA kunnat pitävät tärkeänä, että myös keskisuuret, maankäytön kehittämistä ja asumisen lisäämistä tukevat tie- ja liittymähankkeet otettaisiin huomioon esim. omana rahoituspaketinaan. Kunnat ovat myös huolissaan alempitasoisen tieverkon kunnan heikkenemisestä. Uudenmaan liitto tuo esille, että suunnitelman periaate kehittää tieverkkoa tavara- ja joukkoliikenne edellä vastaa Uusimaa – kaava 2050 liikenneverkon kehittämisen periaatteita. Liitto nostaa myös esille pääkaupunkiseudun tie- ja katuverkon jäsentely selvityksen mukaan ottamisen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan, jolloin selvitys saa sille kuuluvan statuksen. Raskaan liikenteen taukopaikkojen esittämistä ja niiden toteutusta koskevien periaatteiden mukaan ottamista suunnitelmaan pidetään tärkeänä monessa lausunnossa. Kunnat nostavat esille useita alueillaan sijaitsevia sekä niiden työmatkaliikenteelle tärkeitä muiden kuntien alueella sijaitsevia tieverkon kehittämishankkeita lisättäväksi suunnitelmaan. Espoo ei hyväksy kehä II:n jatkeen varauksen poistamista ilman korvaavaa suunnitelmaa, jottei tulevaa korvaavaa ratkaisua tehdä toteuttamiskelvottomaksi. Logistiikan osalta Keski-Uudenmaan poikittaisyhteyttä vt 3 ja vt 4 välillä pidetään tärkeänä toteuttaa sekä edistää kehä IV:n läntisen osan suunnitteluvalmiutta. Myös Hangan radan sähköistämistä pidetään tärkeänä lisätä suunnitelmaan.

Valtionhallinto ELY pitää suunnitelmassa esitettyä kehä III:n parannushanketta kiireellisenä. Sen lisäksi korostetaan Lahdenväylän ja Hämeenlinnanväylän lisäkaistoja, kehä I:n eritasoliittymää Maarinsolmussa sekä kehä I:n liikenteen sujuvuutta myös Länsisataman tavaraliikenteen sujuvuuden kannalta. ELY- keskus nostaa esille myös liikenteen määrän kasvun ja liikenteen sujuvuusongelmat sekä häiriöherkkyyteen, ennakoitavuuteen ja liikenneturvallisuuteen liittyvät puutteet tilanteessa, jos tiemaksut ja joukkoliikenteen hinnan alentaminen jäävät toteutumatta. Vaikka suunnitelmaluonnoksessa esitetyt toimenpiteet toteutuisvatkin, jäisi tieverkolle muutamia tavaraliikenteen ja joukkoliikenteen kannalta selviä puutteita mm. Kehä I:lle osuudella Vihdintie-Tuusulanväylä. Jatkuvin kehittämishankkeiden teemoina esitetään lisäksi jatkettavaksi pääväylien liikenteen hallinnan ja raskaan liikenteen taukopaikkojen kehittämistä. tavoitteena on saada MAL- sopimukseen vähintään yksi nimetyn uuden taukopaikan toteuttaminen vuosina 2020-2023.

Järjestöjen ja muiden kannanotoissa tuodaan esille huoli pääradan ja oikoradan lähiliikenteen kasvattamisen vaikutuksista tavaraliikenteeseen. Finavia ei pidä raskaan liikenteen palvelualueen sijoittamista Helsinki-Vantaan lentoaseman läheisyyteen tarpeellisenä. Tavaraliikenteen tarpeiden huomioimista pidetään hyvänä, mutta samalla tuodaan esille huoli tavaroiden sujuvasta kuljettamisesta Hämeenlinnanväylän, Tuusulanväylän ja Lahdenväylän suunnasta Helsingin kantakaupunkiin, jonka jakeluliikenne tulevaisuudessa lisääntyy kasvavan asukasmäärän ja kaupan murroksen myötä. Logistiikkayritysten näkökulmasta kehä IV – yhteys tulisi toteuttaa ennen pohjoisempaa yhteyttä. Tavaraliikenteen palvelualueiden toteuttamista sekä sitä koskevien toimintamallien ja eri osapuolia sitovan vastuunjaon sopimista pidetään tärkeänä. Myös Helsingin satamien saavutettavuus on koko valtakunnan yhteyksien kannalta tärkeä turvata. Kauppakamari korostaa myös, että henkilöauto tulee jatkossakin olemaan tärkeä ja välttämätön liikkumisväline Helsingin seudulla, mikä on otettava huomioon myös maankäytön suunnittelussa ja pysäköintiratkaisuissa. Myös kaupunkien pienlogistiikka ja sitä tukevat toimet tulisi nostaa paremmin esille.

Liikenneinfran pienet parantamishankkeet (KUHA) ja muut jatkuvat kehittämishankkeet

Kuntasektorin lausunnoissa KUHA hankeohjelmaa pidetään erittäin merkittävänä ja sen jatkuvuus sekä rahoituksen pitkäjänteisyys tulee varmistaa. Vuosittaista rahoitustasoa tulisi nostaa KUUMA- kuntien näkemyksen mukaan 60 milj. euroon. Valtion KUHA rahoituksen ei tule vähentää perusväylänpidon rahoitusta, vaan KUHA- rahoituksen tulee tulla täydentävänä sen ulkopuolelta. KUHA- hankkeiden suunnitteluvalmiudesta tulee huolehtia. Myös Helsinki näkee KUHA- ohjelman kokonaisrahoitusosuuden merkittävän lisäämisen tarpeellisenä. Meluntorjuntahankkeiden tulisi sisältyä myös ELY:n normaalin tienpidon piiriin. Kuntien lausunnoissa tuodaan esille paljon KUHA- hanke-ehdokkaita, joiden priorisointi MAL- suunnitelmaa varten tehdään KUHA- työryhmässä.

Valtionhallinto ELY- keskus pitää hyvänä esityksenä, että KUHA hankekokonaisuudelle esitetään aiempaa suurempaa, 30 milj. euron vuotuista rahoitusta. Kaupunkiseutujen MAL- rahoitukselle tulisi saada oma rahoitusmomentti valtion talousarvioon, jolloin sen tärkeä asema osana liikenneinvestointeja saataisiin paremmin turvattua. KUHA- hankeohjelman etenemiselle ja hankkeiden väliselle priorisoinnille MAL- sopimuskauden aikana pitää myös saada selvemmat pelisäännöt.

Päästöjen vähentäminen ja sen keinot

Päästövähennystavoite tunnistetaan yleisesti tarpeelliseksi

Kuntasektorin lausunnoissa KUUMA seutu esittää, että myös rakentamisen, eri asumismuotojen ja lämmitystapojen sekä teollisuuden aiheuttamat päästöt otettaisiin huomioon, Julkisen sektorin energiatehokkuuden parantaminen tulee sisällyttää suunnitelmaan. Monet kunnat toteavat päästövähennystavoitteen saman suuntaiseksi tai suuruiseksi kuin niiden omissa tavoitteissa. Myös kaikkien esitettyjen päästövähennyskeinojen toteuttamista pidetään tärkeänä monissa lausunnoissa. Selkeimmin tästä linjasta eroavat KUUMA- kunnat, jotka eivät hyväksy tiemaksuja. Myös hiilinielujen selvittämistä esitetään. Liikenteen päästövähennystavoitetta pidetään haasteellisena mutta mahdollisena saavuttaa edellyttäen kaikkien vähennystoimenpiteiden edistämistä ja toteuttamista. Päästölaskentaa tulee kehittää ja seurata jatkuvasti. Yksityiskohtaisessa suunnittelussa ja toteutuksessa tulee tehdä riittävät vaihtoehtotarkastelut ja vaikutusten arvioinnit.

Valtionhallinto pitää kaikissa lausunnoissaan liikenteen päästövähennystoimenpiteitä välttämättöminä. MAL 2019 suunnitelman laadinnan aikana on saatu uutta tietoa ilmastonmuutoksen torjuntatoimien kiireellisyydestä. YM katsoo, että suunnitelmassa esitettyjen liikenteen päästöjä vähentävien toimien kokonaisuutta ei tule heikentää poistamalla siitä osia esimerkiksi toimenpiteen hyväksyttävyyteen liittyvien ongelmien perusteella. LVM pitää tärkeänä, että kansallinen liikenteen päästövähennystavoite on nostettu suunnitelman määrääväksi tavoitetasoksi ja että se on ohjannut suunnitelman sisältöä. LVM korostaa, että pitkällä aikavälillä kansallisena tavoitteena on hiilineutraalius vuoteen 2045 mennessä ja että tavoitteen saavuttaminen edellyttää järeitä toimenpiteitä myös liikennesektorilla. MAL 2019 – luonnoksessa liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähennystavoite vuodelle 2030 ei ole riittävän kunnianhimoinen tästä näkökulmasta. Jatkotöissä tulisi siten huomioida kaikki keinot hiilettämän liikenteen mahdollistamiseksi. Traficom pitää kaupunkiseutuja avainasemassa siinä, miten liikenteen päästövähennystoimet konkretisoituvat. Virasto pitää seudun proaktiivista otetta ja laajan päästövähennyskeinojen valikoiman käyttöön ottamista tärkeänä. Väyläviraston mukaan MAL-suunnitelmassa esitetty keinovalikoima liikenteen päästövähennystavoitteen saavuttamiseksi on perusteltu. ELY- keskus toteaa lisäksi, että ilmastonmuutoksen ehkäisemiseen vaikutetaan myös monella muulla maankäytön suunnittelussa ratkaistavalla tavalla. Myös valtiovarainministeriön mukaan suunnitelman ilmastopainotusta voidaan pitää

perusteltuna ottaen huomioon seuraavan vuosikymmenen päästövähennystavoitteet ja liikenteen rooli tässä tavoitteessa. VM kiinnittää kuitenkin huomiota, että suunnitelmassa käsitellään myös sellaisia toimenpiteitä, jotka ovat riippuvaisia valtion (vero)lainsäädännöstä ja muista toimenpiteistä, joiden tavoitteena on vaikuttaa yleiseen valtakunnan tason ilmastopolitiikkaan. VM nostaa myös esille tarpeen selvittää esitettyjen päästövähennyskeinojen kustannustehokkuutta ja syvempää vaikutusten ja vaihtoehtojen analysointia. VM pitää myös työpaikkaan liittyvän pysäköinnin muuttamista verolliseksi veroteknisesti ongelmallisena.

Järjestöt ja muut Helsingin seudun kauppakamari pitää tärkeänä, että liikenteen päästöjä vähennetään merkittävästi osana ilmastomuutoksen torjumista. Esitettävien ratkaisujen tulisi kuitenkin painottua positiivisiin keinoihin. Koska ilmastomuutos ei noudata kuntarajoja tulisi tavoitteena olla vähintään Helsingin seudun laajuinen päästövähennys- tai hiilineutraalisuushjelma. Yritysten kannalta on tärkeää, että niiden toimintaympäristö on vakaa ja ennustettavissa. Elinkeinoelämälle ja asukkaille on annettava riittävästi aikaa sopeutua tuleviin muutoksiin, jotka voivat olla taloudellisesti merkittäviä. Pysäköinnin osalta Helsingin yrittäjät pitää välttämättömänä, että pysäköintimaksujen korotusten ja laajennusten yritysvaikutukset selvitetään kattavasti ennen päätösten tekemistä. Finavia pitää pysäköintiedun verottamista sen toimintaa ja lentoaseman alueella toimivien yritysten toimintaa vaikeuttavana. Autoliitto vastustaa pysäköintimaksujen laajentamista harvemmin rakennettuun ympäristöön sekä työpaikkapysäköinnin verottamista. Autoliitto ja yksityiset henkilöt eivät pidä henkilöautoista johtuvia kasvihuonepäästöjä erityisen keskeisenä ongelmana, koska henkilöautoliikenteen osuus koko maan kasvihuonepäästöistä on n. 9% ja Helsingin alueella ajoneuvokalusto on muuta maata uudempaa ja ympäristöystävällisempää. Järjestöjen kannanotoissa esitetään kuitenkin myös päästövähennystavoitteiden kunnianhimon nostamista ja työsuuhdepysäköinnin verotuksen uudistamista osana koko liikkumisen verotuksen uudistamista kestävyYTEEN kannustavaksi.

Tiemaksut

Kuntasektorin lausunnoissa esitetään kritiikkiä ja varauksia tiemaksuihin liittyen. Osassa lausuntoja tiemaksut nähdään kuitenkin tietyin rajauksin ja reunaehdoin mahdollisena osana päästövähennysten ja hiilineutraalisuustavoitteen kokonaisuutta. HSY tuo esille, että liikenteen päästövähennystavoite ei suunnitelman vaikutusten arviointiin perustuen toteudu ilman tiemaksuja, joilla on myös positiivinen vaikutus liikenteen sujuvuuteen. HSY pitää tiemaksuja erittäin kustannustehokkaana ja vaikuttavana keinona vähentää kasvihuonekaasupäästöjä ja parantaa hengitysilman laatua. KUUMA- kunnat esittävät, että eivät hyväksy tiemaksujen käyttöön ottoa Helsingin seudulla. Tiemaksuja korvaamaan ei kuitenkaan esitetä konkreettisia ja yhtä tehokkaita uusia keinoja, joita ei jo ole mukana suunnitelmassa. Espoo ei hyväksy alueensa houkuttelevuutta heikentävää ajoneuvoliikenteen hinnoittelua. Erityisesti porttimallilla toteutetut vyöhykerajat ovat ongelmallisia ja hinnoittelua tulee selvittää lisää. Tiemaksujen vaikutuksia vaaditaan monessa lausunnossa selvitettäväksi kattavammin ja ainoastaan porttimaksuihin perustuvaa aikaisempaa arviointia kritisoidaan. Tiemaksujen pelätään kohdistuvan epäoikeudenmukaisesti ja heikentävän työvoiman liikkuvuutta ja saantia. Uudenmaan liitto pitää tärkeänä, että tieliikenteen hinnoittelun käyttöönoton vaikutusten arviointi tehdään huolella tunnistuen Helsingin seudun monimuotoisuus, ihmisten erilaiset liikkumistarpeet ja erilaiset mahdollisuudet hyödyntää joukkoliikennettä, jotta maksuista ei muodostu kohtuuttomia alueen asukkaille.

Valtionhallinto Valtiovarainministeriön mukaan tiemaksut on esitetty melko yleisellä tasolla, eikä tässä vaiheessa ole mahdollista ottaa tarkemmin kantaa siihen, miten

tarkoituksenmukainen ja tehokas keino tiemaksu olisi edistää suunnitelmassa mainittuja tavoitteita. Suunnitelmasta ei käy ilmi, millainen on tarkalleen tiemaksujen toteutusmalli ja olisiko se vero tai maksu. VVM:n mukaan on olennaista määritellä tiemaksun määräytymisperusteet ennen kuin sen hyväksyttävyyteen ja sitä koskeviin ehdotuksiin voidaan ottaa kantaa. Ministeriön mukaan lähtökohtaisesti verotulojen sitominen johonkin käyttötarkoitukseen ei ole perusteltua. Traficomin lausunnossa todetaan, että tehdyt vaikutusarviot osoittavat tiemaksun olevan erittäin tehokas ja käytännössä välttämätön keino saavuttaa seudun liikennejärjestelmälle asetetut tavoitteet. Virasto pitää myös hyvänä ajatuksena ehdotusta tiemaksujen kokeilusta aluksi rajoitetusti ja jatkosta päättämistä saatujen kokemusten jälkeen. Tiemaksujen käyttöön otto merkitsisi äkillistä ja huomattavaa joukkoliikenteen käyttömäärän kasvua. Suunnitelmassa ei esitetä, miten siihen on varauduttu ja asia vaatii jatkoselvityksiä. Koska tiemaksuille on suunnitelmassa annettu suuri painoarvo, Traficom esittää myös huolensa siitä, että suunnitelman yhteisesti hyväksyttyjä tavoitteita ei saavuteta, jos tiemaksut eivät toteudu. ELY- keskus tuo esille, että suunnitelma ai näytä toteuttamiskelpoiselta, jos samaan aikaan suunnitelman hyväksymisen kanssa ei saada tienkäyttömaksujen käyttöönotosta nykyistä selkeämpää sitoumusta eri osapuolilta. Ilman tienkäyttömaksuja tieliikenteen sujuvuusongelmat ja myös CO2 päästöt ovat moninkertaiset verrattuna tilanteeseen, jossa tiemaksut olisivat käytössä.

Järjestöjen kannanotoissa tiemaksuihin suhtaudutaan pääosin kriittisesti, osassa jopa erittäin kriittisesti. Elinkeinoelämän järjestöt edellyttävät tiemaksujen kokonaisuutta valtakunnan tasolla selvitettäväksi ensin. Ennen kuin tiemaksujen käyttöön otosta päätetään, tulee niiden toteutus- ja hinnoittelumalleista tehdä kattava vaikutusarvio yritysten ja alueiden elinvoiman kannalta. Tiemaksujen pelätään luovan muurin Helsingin seudun ja muun Suomen välille ja lisäävän seudun jo ennestään korkeaa kustannustasoa ja heikentävän kilpailukykyä. Vaikka tiemaksutuotot saataisiinkin käytettäväksi seudun liikennejärjestelmän kehittämiseen ei ole keinoa varmistaa, etteivät valtion investoinnit metropolialueelle vastaavasti vähenisi. Mikäli ajoneuvoliikenteen hinnoitteluun on välttämätöntä ryhtyä, tulee se tehdä valtakunnallisena ratkaisuna toteuttamalla liikenteen verotuksen kokonaisuudistus ajoneuvon omistamisen verotuksesta sen käyttöön perustuviin maksuihin. Autoliitto pitää tiemaksua verona, joka on ollut esillä aikaisemminkin ja aina torjuttu epäoikeudenmukaisena, kalliina, joustamattomana ja eriarvoistavana. Yhdessä kannanotossa ehdotettua tiemaksua kuitenkin pidetään välttämättömänä päästöttömään liikennejärjestelmään pyrittäessä ja sen tulisikin olla tavoitteena koko maan osalta. taloudellisin ohjausmekanismein tulisi varmistaa, että päästöjä vähentävät vaihtoehdot ovat käyttäjille taloudellisempia kuin päästöjä lisäävät. Yhdessä kannanotossa pidetään kilomerimaksuja parempina, koska niillä voidaan tämän alueen sisällä saada tiemaksuja paljon kohdistetumpi taksarakenne, ajoneuvon paikan ja ajan suhteen porrastettuna.

Sähköautot, vähäpäästöiset autot, uudet teknologiat ja palvelut

Kuntasektorin lausunnoissa esitetään epäilyksiä sähköautojen tavoitellun osuuden saavuttamisesta vuonna 2030, koska autokannan uudistuminen riippuu valtion tukitoimista ja a vero-ohjauksesta sekä autonvalmistajien toimista ja mahdollisuuksista.

Valtionhallinto tuo esille, että tulevaisuuden autoliikenteessä sähköautoilla on keskeinen asema ja ne tarvitsevat infrastruktuuria. Niiden vaatimuksia ja vaikutuksia ei ole suunnitelmassa juurikaan arvioitu. VM kiinnittää huomiota mm. siihen, että suunnitelmassa esitetään sähköautojen hankintaan liittyviä tukia. Kulutustukia voidaan yleisellä tasolla pitää ongelmallisina. Sähköautojen osuuden kasvua voidaan edistää myös toimenpiteillä, jotka vähentävät fossiilisia polttoaineita käyttävien autojen määrää. LVM korostaa liikenteen automaation etenemistä ja sen huomioon ottamista mm. kaupunkiympäristön uudenaikaisessa

suunnittelussa. Automaattiliikenteelle tulee myös varautua osoittamaan omia kaistojaan, joiden yhteyteen on varattava varoalueita vikatilanteita varten sekä alueita matkustajien ja tavaroiden kyytiin ottamista ja poistumista varten. Automaattiliikenteen suunnittelu tulee valtavirtaistaa ja tarvittavat toimenpiteet jo tulevalla MAL sopimuskaudella konkretisoida.

Järjestöjen taholta esitetään, että MAL- sopimusten kautta tulee edistää älykkään sähköisen latausinfrastruktuurin sekä yhteiskäyttöön perustuvien palveluiden kehittämistä kaavoituksella, rakennusmääräyksillä sekä osana julkisia hankintoja.

5. Toteutus ja rahoitus

Kuntasektorin lausunnoissa todetaan, että seudun kasvu edellyttää myös jatkossa suuria investointeja liikennehankkeisiin sekä kunnilta että valtiolta. Helsingin seudun merkitys koko maan kansantaloudelle on niin merkittävä, että myös valtion tulisi tunnistaa, että Helsingin seudun liikennejärjestelmästä huolehtiminen on seudun ja koko maan kilpailukyvyyn turvaamisen edellytys. Valtio hyötyy myös taloudellisesti seudun kasvusta, joten sen rooli suunnitelmassa esitettyjen liikenneinvestointien rahoituksessa tulisi olla nykyistä suurempi.

Valtionhallinto ELY-keskus toteaa, että valtion rahoitus liikennejärjestelmän kehittämiseen Helsingin seudulla on jo pitkään ollut riittämätön. Käytännössä kaikki ELY:n perustienpidon rahoitus menee tieverkon ylläpitoon ja kunnossapitoon. Investointeihin ei ELY:n v. 2019 talousarviossa ole voitu osoittaa lainkaan rahoitusta. MAL- sopimus 2020-2023 sekä valtion tulevat talousarviot määrittelevät sen, miten ELY- keskus pystyy edistämään hankkeiden suunnittelua, toteutusta ja joukkoliikennejärjestelmää. Valtiovarainministeriö tuo esille julkisen talouden haasteet pitkällä aikavälillä, jotka on huomioitu suunnitelman rahoitusosiossa. Suuret infrahankkeet edellyttävät nykyistä tiiviimpää ja tehokkaampaa rakentamista keskeisten joukkoliikenneasemien läheisyyteen. Julkisen talouden kestävyysvajeen kannalta on välttämätöntä priorisoida nyt ehdotetut uudet investointihankkeet, sillä niitä jouduttaneen toteuttamaan toivottua hitaammalla aikataululla.

Järjestöjen kannanotoissa tuodaan esille, että nykyinen valtion budjettirahoitusjärjestelmä ei riitä eikä se ole toimiva työkalu turvaamaan liikenneverkon ylläpitoa ja kehittämistä. Liikenteen rahoitusjärjestelmää on uudistettava, mutta samalla on huolehdittava siitä, ettei liikenteen kokonaisveroaste nouse. Yksityisrahoituksen käyttö liikenneinvestointeihin tulee mahdollistaa.

6. Vaikutusten arviointi

Kuntasektorin lausunnoissa ollaan pääsääntöisesti tyytyväisiä vaikutusten arviointiin, sen kattavuuteen ja toteutukseen. Arviointiselostus osoittaa hyvin luonnoksen kärkikeinoja tarkentavien toimenpiteiden päästövähennysvaikutukset. Vaikutusten arvioinnissa käytetyt mittarit ovat konkreettisia ja selkeitä. Arviointi on ollut kiinteä osa suunnitelman laadintaa ja sen avulla on saatu vietyä suunnitelmaa järjestelmällisesti kohti tavoitteita.

Valtionhallinto Väylävirasto pitää vaikutusten arviointia kokonaisuudessaan hyvin toteutettuna. Arvioitava kokonaisuus on laaja ja haastava, myös mittareissa on joiltakin osin päällekkäisyyksiä. ELY- keskus pitää hyvänä, että suunnitelman vaikutuksia on arvioitu SOVA- lain tarkoittamia ympäristövaikutuksia laajemmin. ELY pitää suunnitelman merkittävänä ansiona käytetyn arviointi- ja suunnittelumenetelmän muodostamaa kokonaisuutta. ELY- keskus esittää vaikutusten arviointia täydennettäväksi muutamilta tarkemmin lausunnossa yksilöidyltä ja erityisesti ympäristöön liittyviltä osiltaan. Täydentävää aineistoa on jo mukana olevassa liitemateriaalissa. Lisäksi laajan vaikutusten arvioinnin

kokonaisuutta on tarpeen vielä selkeyttää kokoamalla tuloksia tiiviisti esim. yhteen taulukkoon.

Järjestöjen kannanotoissa todetaan mm., että vaikutusten arviointi on toteutettu kattavasti ja SOVA- lain vaatimukset täyttäen. toivotaan kuitenkin, että vaikutusten arvioinnin tietoa jaettaisiin kattavasti jo suunnittelun aikana, jolloin kansalaisilla olisi mahdollisuus saada tuoretta tietoa iteroituvasta prosessista. Tämä mahdollistaisi tehokkaamman vuoropuhelun kansalaisten sekä varsinaisen suunnitteluprosessin ulkopuolisten sidosryhmien kanssa.

2 Prosessi, tavoitteet ja suunnitelmakokonaisuus (sis. kysymykset 1.1 – 1.3)

Kuntasektori

- MAL 2019 -luonnos on laadittu vision mukaan yhtenäisesti seutua ja joukkoliikenneverkkoa kehittäen kohti tavoitteiden mukaista vähäpäästöistä, houkuttelevaa, elinvoimaista ja hyvinvoivaa seutua. Tavoitteet ovat perustellusti asetettuja ja keinot niiden saavuttamiseksi sekä toteutumisen seuranta mittareineen on esitetty selkeästi. *(Kauniainen)*
- Suunnitelman heikkoutena kehyskunnan näkökulmasta on se, että suunnitelma keskittyy voimakkaasti Helsingin seudun ydinkaupunkialueen kehittämiseen ja ongelmaratkaisuun. Suunnitelmassa kehyskuntien aluetta käsitellään vähämerkityksellisempänä alueena, jonka rooli määrittyy ydinkaupunkialueen tarpeiden kautta. *(Tuusula)*
- MAL- suunnitelman valmistelu yhtenä dokumenttina on aikaisempia kolmea suunnitelmaa (maankäyttösuunnitelma, asuntopolitiikka ja liikennejärjestelmäsuunnitelma) selkeämpi kokonaisuus. Maankäyttö, asuminen ja liikenne liittyvät saumattomasti toisiinsa, jolloin niiden käsitteleminen samassa suunnitelmassa on luontevaa. Näin saadaan muodostettua selkeämmin hahmotettava kokonaisnäkemys ja perusteet alueen kehittämiselle. *(Tuusula)*
- Suunnitelmassa esitetään kattavasti keinoja tavoitteiden täyttämiseksi. Suunnitelmassa pitäisi nostaa kuitenkin vahvemmin esille seuraavien neljän vuoden aikana tärkeimmät toimenpiteet unohtamatta kuitenkin muiden toimenpiteiden edistämistä. *(Tuusula)*
- Suunnitelman haasteena on se, että tavoitteiden saavuttaminen on osin riippuvainen toisistaan. Merkittävässä roolissa ovat valtion suora tuki ja tukitoimet sekä seudun asukkaiden, yritysten ja seudulla liikkuvien valinnat, halu ja kyky toimia kuntien ja kaupunkien tavoitteiden mukaisesti. *(Tuusula)*
- Suunnitelma sisältää runsaan joukon toimenpiteitä, jotka suunnitelman valmistelun perusteella ovat MAL-kokonaisuuden kehittämisen kannalta strategisesti tärkeimpiä. *(Tuusula)*
- MAL-suunnitelmaa on valmisteltu laajassa vuorovaikutuksessa asiantuntijaryhmien kanssa. Toimintatapa on erittäin hyvä ja tärkeä myös suunnitelman viimeistelyvaiheessa. *(Tuusula)*
- Suunnitelma muodostaa seudullisesti toimivan ja yhteen sovitettun maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämisen kokonaisuuden. Suunnitelmassa on myös pyritty luomaan mittaristo, jolla voidaan seurata tavoitteiden toteutumista. Kuntien ja valtion eri toimijoiden sitoutuminen suunnitelmaan on suurin epävarmuustekijä tavoitteiden toteutumiselle. *(Hyvinkää)*
- MAL 2019 -suunnitelmaluonnoksen valmistelu on ollut onnistunut ja samalla vaativa yhteistyöprosessi. Prosessin kannalta Järvenpää on erittäin hyvä, että MAL-suunnitelmatyössä on aikaisempaa enemmän kiinnitetty huomiota maankäytön, asumisen ja liikenteen entistä tiiviimpään yhtäaikaiseen tarkasteluun, suunnitelman luonnosvaiheiden vaikutusten arviointiin, vuorovaikutukseen viranomaisten ja kuntien luottamushenkilöiden kanssa sekä yhteensovittamiseen samaan aikaan laadittavan Uusimaa-kaavan kanssa. *(Järvenpää)*
- Järvenpää pitää hyvänä, että ilmastonmuutoksen ehkäiseminen ja sen keskeisenä keinona liikenteen päästöjen vähentäminen on nyt nostettu suunnitelmaa ohjaavaksi määrääväksi tavoitteeksi. *(Järvenpää)*
- MAL 2019 -suunnitelmaluonnos on hyvä kokonaisuus, joka on pääpiirteissään Helsingin tavoitteiden ja kaupunkistrategian mukainen. Maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelmaluonnos on erittäin laaja kokonaisuus toisiinsa järjestelmätasolla linkittyviä toimenpiteitä, joten on tärkeää, että niitä arvioidaan yhteisesti hyväksyttyjen tavoitteiden kautta. *(Helsinki)*
- Vaikka monet toimenpiteet vaativat vielä jatkosuunnittelua eivätkä riipu yksin Helsingin seudun toimenpiteistä, vaan vaativat esim. lainsäädännöllisiä muutoksia ja valtiovallan aktiivista otetta, on kokonaisuus hyvä. *(Helsinki)*
- Suunnitelman toteuttamisen kautta voidaan osoittaa Helsingin seudun edelläkävijyyttä sekä seudullisen yhteissuunnittelun että globaalin ilmastohaasteen ratkaisijana. *(Helsinki)*
- Myös työn iteratiivinen jatkuvasti parempaan kokonaisuuteen tähdännyt suunnitteluprosessi on ollut hyvä. *(Helsinki)*
- MAL-suunnitelmaluonnokselle on eduksi, että se on laadittu tiiviissä yhteydessä Uusimaa-kaavan 2050 kanssa. Menettely, jossa pitkän aikavälin hankkeisiin ja yli-maakunnallisiin yhteyksiin keskitytään maakuntakaavatyössä samaan aikaan kuin MAL-työssä on keskitytty pääosin lähitulevaisuuteen, on

perusteltu. Suunnitelmaluonnoksessa on huomioitu Helsingin yleiskaavan tavoitteet ja yleiskaavan toteuttamisohjelmassa esitetty aluekokonaisuuksien toteutusjärjestys. (Helsinki)

- MAL2019-suunnitelmaa on laadittu tiiviissä yhteistyössä Uusimaa-kaava 2050 eli uuden maakuntakaavatyön valmistelun kanssa. Uudenmaan liitto toivoo vastaavanlaisen hyvän yhteistyön jatkuvan myös tulevaisuudessa. (Uudenmaan liitto)
- MAL-suunnitelman tavoitteet kattavat hyvin seudun haasteet ja ovat linjassa valmisteilla olevan Uusimaa-kaava 2050 kanssa. Päästöjen vähentämisen ottaminen suunnitelman määrääväksi tavoitteeksi on rohkea ja ilahduttava avaus ilmastomuutoksen hillitsemiseksi. (Uudenmaan liitto)
- MAL 2019 luonnoksessa on saatu hyvin kytkettyä maankäyttö, asuminen ja liikenne yhteen ja SOVA:ssa on tehty mittava työ vaikutusten arvioimiseksi. Asiakirjat ja niihin liittyvät selvitykset muodostavat hyvän kokonaisuuden sisäisesti Helsingin seudulla. (Päijät-Hämeen liitto)
- Liikennejärjestelmäsuunnittelu on yksi HSL:n perustehtävistä, joten siihen on varattu pysyvästi henkilöresursseja. HSL toivoo, että Helsingin seudun kunnat ratkaisevat yhteisesti myös seudullisen maankäytön ja asumisen suunnittelun resursoinnin kestävällä tavalla, jotta asia on kunnossa seuraavalla suunnittelukierroksella. (HSL)
- Valtakunnallisen tavoitteen mukaisesti liikenteen kasvihuonekaasujen päästövähennys on vähintään 50 % vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Tavoitteen tiukentamista on harkittava tuoreimman tutkimustiedon nojalla. Tämä edellyttää kuitenkin myös valtiolta aikaisempaa huomattavasti merkittävämpää osallistumista seudun liikennehankkeiden rahoitukseen. (Vantaa)
- Yhteisen MAL 2019 suunnitelman laatiminen on mahdollistanut aiempaa paremmin vaikutusten arvioinnin. Suunnitelmaluonnos laadittiin kolmivaiheisesti niin, että jokaisesta luonnosversiosta laadittiin myös vaikutusten arvioinnit, joiden pohjalta korjattiin suunnittelulinjauksia. Tämä uusi toimintatapa on tuottanut hyvin taustoitettua ja perustellua suunnitelma-aineistoa. (Vantaa)
- HSY on tyytyväinen, että ilmastomuutoksen hillintä on MAL 2019 -suunnitelmaluonnoksessa keskeisessä asemassa ja että päästöjen tehokas vähentäminen on yksi suunnitelman neljästä tavoitteesta. (HSY)
- On erittäin tärkeää, että ilmastotyö on keskeisessä asemassa myös MAL-työssä. HSY muistuttaa, että ilmastohyötyjen lisäksi kestäviin liikkumismuotoihin perustuva yhdyskuntarakenne tuo myös terveyshyötyjä, ja siksi kulkutapaosuuksien muuttaminen henkilöautopainotteisuudesta joukkoliikenteeseen ja kevyeen liikenteeseen on tehtävä tehokkain toimenpite. Uuden maankäytön ohjaaminen olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta ja infrastruktuuria täydentäväksi tuo myös merkittäviä taloudellisia hyötyjä. (HSY)
- Liikenteen kasvihuonekaasujen päästövähennystavoitteeksi on asetettu valtioneuvoston energia- ja ilmastostrategian mukainen vähintään 50 % vähennys vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Tavoitetta voi pitää vaatimattomana, sillä pääkaupunkiseudun kaupungit ovat sitoutuneet olemaan hiilineutraaleita vuoteen 2030 (Espoo ja Vantaa) tai viimeistään vuoteen 2035 (Helsinki ja Kauniainen) mennessä. Myös KUUMA-kuntien ilmastostrategian lähtökohtana on hiilineutraalius vuonna 2035. Kahdeksan eduskuntaryhmän yhteisiin ilmastolinjauksiin on myös kirjattu, että Suomen ilmastolain mukaista päästövähennysvelvoitetta tiukennetaan. (HSY)
- Kunnan kasvihuonepäästöjen vähentämistavoite suunnitelmaluonnosta kunnianhimoisempi. (Kirkkonummi)
- Suunnitelmaluonnos ei tue riittävästi seudullisesti toimivaa kokonaisuutta, sillä MAL 2019-suunnitelmaluonnoksessa on puutteita seudullisen joukkoliikenneverkon tunnistamisessa. Seudun kasvun ohjaaminen ja liikenneverkon seudullinen tunnistaminen ja kehittäminen ei MAL 2019 -suunnitelmaluonnoksessa ole täysin onnistunut. Esimerkiksi joukkoliikenteen runkoverkon 2030 tiiveys ja tiheys ei ole tasapainoinen koko seudulla. (Espoo)
- MAL 2019 -suunnittelussa ja MAL 2019 –suunnitelman vaikutusten arvioinnissa olisi ensisijaisen tärkeää, että suunnittelun ja arvioinnin pohjalta käytetty aineisto on läpinäkyvää ja ajantasaista. Tähän asiaan Espoo on kiinnittänyt huomiota jo lausunnossaan Helsingin seudun MAL 2019-suunnitelman vaikutusten arvioinnin arviointiohjelmaluonnoksesta syksyllä 2017. Suunnittelun ja vaikutusten arvioinnin aikana yhteistyössä seudun kuntien kanssa on ollut puutteita liittyen tiedon ajantasaisuuden ja oikeellisuuden varmistamiseen. Kuntien aineistojen yhteensovittamisessa on eroja, kun niitä ei ole tuotettu yhteistyössä samankaltaisina. (Espoo)
- Suunnitelma ei täysin tue vähäpäästöisen, houkuttelevan, elinvoimaisen ja hyvinvoivan seudun aikaansaamista. Suurimmat haasteet tavoitteen toteuttamiseksi Espoossa liittyvät väestönkasvun huomioimiseen ja ensisijaisiin kehittämisvyöhykkeisiin. (Espoo)
- Espoo toteaa, että yhteistyöhön, liittyen tietoaineistojen läpinäkyvyyteen ja muokkaamiseen, on sisällynyt puutteita. Vuorovaikutus on toteutunut määrällisesti, mutta ristiriitailanteissa asioiden käsittely ja

prosessin aikana tuotetut tarkastelut eivät kaikilta osin vastaa Espoon kaupungin näkemystä aidosta ja laadukkaasta vuorovaikutusprosessista. (Espoo)

- MAL 2019 suunnitelma on laadittu laaja-alaisesti ja monipuolisesti. MAL 2019 –suunnitelmaluonnosta voidaan pitää monelta osin kunnianhimoisena ja siten kannatettavana. Esitetyt tavoitteet ja niiden toteuttamiseksi esitetyt toimenpiteet edellyttävät sekä alueen kuntien että valtiovalan hyvää ja rakentavaa yhteistyötä ja –ymmärrystä. (Siuntio)
- Tavoite vähentää liikenteen aiheuttamia kasvihuonekaasupäästöjä 50 %:lla on lähtökohtaisesti kannatettava. Kunnianhimoisen tavoitteen saavuttaminen edellyttää aktiivista ja määrätietoista toimintaa valtiolta, Helsingin seudun kunnilta alueella asuvilta kuntalaisilta ja täällä toimivilta yrityksiltä. (Siuntio)
- Siuntion kunta esittää, että se otetaan mukaan myös maankäytön ja asumisen osalta Helsingin seudun MAL-seutuyhteistyöhön. (Siuntio)
- MAL 2019 –tavoitteet ovat kestäväen kehityksen mukaisia ja erityisesti liikenteen kasvihuonekaasujen päästövähennyksen osalta erityisen tärkeitä. Suunnitelmaluonnoksen mittarit ja tavoitetasot ovat mahdollista toteuttaa edellyttäen, että kaikki alueen kunnat ja valtiolta sitoutuvat niihin. (Siuntio)
- MAL 2019 –suunnitelmassa tunnistettuja toimenpiteitä vuodesta 2030 eteenpäin voidaan pitää realistisina. (Siuntio)

Valtionhallinto

- Ympäristöministeriön näkökulmasta sekä suunnitelman sisältö että laadintaprosessi ovat tällä suunnittelukierroksella kehittyneet positiiviseen suuntaan. MAL-kysymyksiä on tarve tarkastella yhtenä kokonaisuutena, kuten nyt on tehty. (Ympäristöministeriö)
- MAL 2019-suunnitelman tavoitteet vastaavat monin osin myös ELY keskuksen strategisia tavoitteita kestävästä yhdyskuntarakenteesta ja liikennejärjestelmästä sekä tavaraliikenteen ja elinkeinoelämän kannalta tärkeiden kuljetusreittien turvaamisesta. (Uudenmaan ELY-keskus)
- Kasvun ohjaaminen nykyiseen rakenteeseen ja joukkoliikenteeseen, erityisesti raideliikenteeseen tukeutuen, on hyvä peruseriaate seudun kehittämiseksi. Tieliikenteen kehittäminen tavara- ja joukkoliikennelähtöisesti on tavoiteltavaa ja mahdollista etenkin niillä alueilla, joilla on hyvät edellytykset kestäväälle liikkumiselle. Ilmastomuutoksen hillintä on kaikkia alueen toimijoita velvoittava tehtävä ja on hyvä, että suunnitelmassa on esitetty laaja keinovalikoima 50% CO2 päästövähennystavoitteen saavuttamiseksi vuoteen 2030 mennessä. Liikenteen päästövähennystavoite on linjassa valtakunnallisen energia- ja ilmastostrategian kanssa. Liikennejärjestelmän kehittämisessä on myös muita tärkeitä tavoitteita, joiden merkitys toimenpiteiden määrittelyssä on melko heikosti esillä. (Uudenmaan ELY-keskus)
- Suunnitelmassa on hyvin sovitettu yhteen seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen tarpeet. Helsingin seudun valtakunnallinen erityisasema ja seudulla tehtävien ratkaisujen vaikutus alueen ulkoiseen saavutettavuuteen jäävät kuitenkin osin liian vähälle huomiolle. (Uudenmaan ELY-keskus)
- MAL 2019- suunnitelmaluonnos antaa hyvän ja perustellun pohjan MAL-sopimuksen valmistelulle vuosille 2020-2023. Suunnitelma on tavoitteiltaan kunnianhimoisen ja maankäytön, asumisen ja liikennejärjestelmän kehittämisen keinovalikoima hyvin monipuolinen. Liikkumisen ohjauksen sisällyttäminen keinovalikoimaan voisi olla myös tarpeen. (Uudenmaan ELY-keskus)
- MAL 2019 –suunnitelma on hyvä kokonaisuus, se sisältää strategisesti tärkeimmät kehittämisen toimenpiteet. Suunnitelmassa on otettu haltuun hyvin laaja suunnittelukokonaisuus globaaleista haasteista yksittäisiin hankkeisiin. Suunnitelma on looginen kokonaisuus sisältäen vision, nykytilan kuvauksen, tavoitteet, vaikutusten arvioinnin ja lopulta toimenpiteet ja seurannan. Erityisen ansiokasta työssä on ollut iteratiivinen suunnitteluprosessi, jossa vaikutusten arvioinnilla on ollut keskeinen osa suunnittelua. Vaikutusten arvioinnin tulosten perusteella suunnitelmaa on hiottu huolellisesti sen varmistamiseksi, että asetetut MAL-tavoitteet saavutetaan. Tämä koskee erityisesti CO2-tavoitteita. Lausunnolla onkin kolmas suunnitelmaversio (ve3). (Väylävirasto)
- Väylävirasto toteaa, että **suunnitelmassa on lukuisia keinoja, jotka eivät ole seudun päätettävissä. Monet keinot liittyvät lainsäädäntöön, verotukseen, EU-sääntelyyn, kansainvälisiin sopimuksiin sekä teknologian ja markkinoiden kehitykseen.** Vaikutusten arviointiosassa on tunnistettu suunnitelman keinovalikoimaan liittyvät riskit, mutta miten suunnitelmaa toteutetaan silloin, kun jotkut keinot eivät ole toteuttamiskelpoisia ja riskit toteutuvat? (Väylävirasto)
- MAL-suunnittelukokonaisuudessa rakennuskantaan ja kiinteistöihin liittyvät kestäväen liikkumisen, kuten pyöräpysäköinnin, yhteiskäyttöautojen, sähköautojen yms. tarpeet olisi hyvä näkyä omana kokonaisuutenaan. (Väylävirasto)

- Valtiovarainministeriö toteaa suunnitelmaluonnoksen olevan tärkeä asiakirja, koska se edustaa seudun yhteistä näkemystä seuraaviin MAL –neuvotteluihin, se osoittaa ministeriön mukaan myös, että seudullinen yhteistyö on parantunut huomattavasti viimeisten vuosien aikana ja lisäksi MAL –suunnittelulla vaikutetaan välillisesti kansatalouden kannalta merkittäviin seikkoihin. (Valtiovarainministeriö)
- Valtiovarainministeriö pitää tärkeänä, että suunnitelmat perustuvat todelliseen asuntomarkkinakysyntään ja että suunnitelmalla pystytään vastaamaan riittävässä määrin asuntokysyntään pitkällä aikavälillä. Julkisen talouden kestävyysvajeen kannalta olemassa olevan potentiaalın mahdollisuuksien hyödyntäminen on välttämätöntä. (Valtiovarainministeriö)
- Liikenne- ja viestintäministeriö tarkastelee MAL 2019 suunnitelmaluonnosta valtakunnallisten liikennepoliittisten tavoitteiden näkökulmasta ja korostaa liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisen tärkeyttä sekä liikenneturvallisuuden ja liikenteen toimivuuden huomiointia. (Liikenne- ja viestintäministeriö)
- MAL 2019 valmisteluprosessi on ollut vuorovaikutteista, mitä liikenne- ja viestintäministeriö pitää ensiarvoisen tärkeänä. Suunnitelman laadinnassa tavoitteet on valmisteltu hyvin ja ne ovat vaikuttaneet toimenpiteiden valintaan. Asetetut määrälliset tavoitetasot ovat ohjanneet valmistelussa hyvin suunnitelmatarakaistujen valintaa ja toimenpiteiden riittävyyden arviointia. Valmistelua on myös tehty rinnakkain Uudenmaan maakuntakaava 2050 valmistelun kanssa ja saatu lisäarvoa molempiin prosesseihin. (Liikenne- ja viestintäministeriö)
- Liikkumisen kestävyiden osalta liikenne- ja viestintäministeriö pitää tärkeänä, että kansallinen liikenteen päästövähennystavoite on nostettu MAL 2019 –suunnittelun määrääväksi tavoitetasoksi ja se on ohjannut suunnittelua, toimenpiteiden priorisointia ja vaikutusten arviointia prosessin aikana. (Liikenne- ja viestintäministeriö)
- LVM korostaa, että pitkällä aikavälillä Suomen kansallisena tavoitteena on hiilineutraalius vuoteen 2045 mennessä (Keskipitkän aikavälin ilmastopoliittinen suunnitelma 2017). Tavoitteen saavuttaminen edellyttää järeitä toimenpiteitä myös liikennesektorilla, mahdollisesti jopa kokonaan hiiletöntä liikennettä vuonna 2045. MAL 2019 –luonnoksessa liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähennystavoite vuodelle 2030 ei ole riittävän kunnianhimoisen tästä näkökulmasta. Jatkotöissä tulisi siten huomioida kaikki keinot hiilettömän liikenteen mahdollistamiseksi. (Liikenne- ja viestintäministeriö)
- Traficom näkee erittäin tärkeänä, että koko Helsingin seudun alueen maankäyttöä, asuntotuotannon sijoittamista sekä liikennettä tarkastellaan yhtenä kokonaisuutena. Tehtävä on haastava, ja voidaan nähdä, että alueen kunnat ja viranomaiset ovat ottaneet haasteen tosissaan vastaan. Myös käsillä olevasta luonnoksesta näkyy, että yhteistyö on ollut tiivistä ja kannattavaa. Traficom pitää myös tärkeänä, että laaja vaikutusten arviointi on otettu työn aikana huomioon ja se on ohjannut suunnitelman valmistelua. (Traficom)
- MAL 2019 –visio on sama kuin edelliselläkin suunnittelukaudella. Tämä on tarkoituksenmukaista, jotta suunnittelu pysyy pitkäjänteisenä. (Traficom)
- Liikenne- ja viestintävirasto Traficom pitää MAL 2019 –suunnitelman tavoitteita vähäpäästöisestä, houkuttelevasta, elinvoimaisesta ja hyvinvoivasta seudusta erittäin kannatettavina. (Traficom)
- Traficom näkee positiivisena, että suunnitelmassa on huomioitu ilmastomuutoksen hillitsemiseen liittyvät asiat suurella painoarvolla. Liikenne- ja viestintävirasto kiinnittää huomiota siihen, että hiilineutraaliutta koskeva tavoite poikkeaa KAISUn ja Toimenpideohjelma hiilettömään liikenteeseen 2045 (nk. ILMO45) tavoitteista, joiden mukaan Suomi on hiilineutraali vuoteen 2045 mennessä. (Traficom)
- Liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistavoitteita palveleviksi tavoitetasoiksi on valittu mm. seuraavat: kestävien kulkutapojen (kävely, pyöräily ja joukkoliikenne) osuus seudun kulkutapajakaumasta on vähintään 70 prosenttia, ja väestöstä vähintään 85 prosenttia sijoittuu kestävän liikkumisen vyöhykkeille. Tavoitteet ovat kannatettavia ja riittävän kunnianhimoisia. (Traficom)
- MAL 2019 –luonnoksen kärkikeinoissa näkyy hyvin maankäytön ja liikenteen yhteensovittaminen. Seudun kasvun ohjaaminen joukkoliikenteen kannalta kilpailukykyisille alueille auttaa oleellisesti liikenne- ja ympäristötavoitteiden saavuttamista. Paranevien liikenneyhteyksien myötä tulee varmistaa, ettei samalla tueta yhdyskuntarakenteen hajautumiskehitystä. (Traficom)
- Suunnitelmassa maankäytön kehittymistä on yleisesti arvioitu hyvin, mutta teknologian kehittymisen ja sen vaikutusten pohdinta on jäänyt melko vaatimattomaksi. Palveluistuvan liikennejärjestelmän huomioimiseksi tarvitaan laajempaa toimintaympäristöanalyysiä, jossa arvioidaan teknologian kehittymisen ja sen vaikutusten kehitysnäkymiä vuosille 2030 ja 2050 (mm. uusien teknologioiden ja automaattisen liikenteen mahdollisuuksien esitettyä tarkempi tarkastelu, sekä uusien palvelukonseptien vaikutukset maankäyttöön). Tähän liittyy myös kysymys miten viestintäverkkojen laatu varmistetaan erityisesti reuna-alueilla. (Traficom)

Järjestöt ja muut vastaavat tahot

- MAL2019-suunnitelma on valmisteluprosessiltaan ja ympäristönäkökulmaltaan selvästi entisiä parempi. Siinä on monia hyviä tavoitteita, kuten ilmastomuutoksen torjunta, vähäpäästöinen liikenne – mukaan lukien pyöräilyn ja kävelyn edistäminen, autoistumista hillitsevät tiemaksut ja pysäköintipolitiikan muutokset – pyrkimys tukeutua lisärakentamisessa olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen ja raideliikenteeseen jne. *(Suomen luonnonsuojeluliitto)*
- Pidämme toki MRL:n mukaista maakuntakaavoitusta MAL-sopimukseen verrattuna ensisijaisena, koska siinä on lain turvaamat tasapainoisemmat menettelyt, sisältövaatimukset ja vaikutusten arvioinnit. MAL-sopimusta rakentamistavoitteineen ei pidä käyttää argumenttina ohittaa MRL:n mukaisia prosesseja myöskään kuntakaavoissa. *(Suomen luonnonsuojeluliitto)*
- MAL-kokonaisuudesta puuttuu yksi keskeinen maankäytön suunnittelun osa: viherrakenne, joka on välttämätöntä suunnitella samaan aikaan asumisen ja liikenteen kanssa. Muuten luontokohteet pirstoutuvat ja niiden ekologiset yhteydet katkeavat. Viherverkoston särkyminen aiheuttaa myös ongelmia rakentamiselle ja liikenteelle (esimerkiksi rakennuksiin ja tiealueille valuvat hulevedet sekä liikenteen keskelle tulevat eläimet). Vihreä ja sininen infrastruktuuri on olennaista myös ilmastomuutoksen hillinnässä ja siihen sopeutumisessa (ekologisten yhteyksien lisäksi hiilivarastojen ja -nielujen turvaaminen, hulevesien hallinta, ilman laatu jne.). *(Suomen luonnonsuojeluliitto)*
- MAL-alueella tarvitaan myös ekologisten yhteyksien ennallistamista riittävällä ammattitaidolla suunnitelluilla, toimivilla viherkansilla ja väylien alituksilla. *(Suomen luonnonsuojeluliitto)*
- Helsinki-Vantaan lentoasema on Suomen tärkein lentoasema, maan ainoa merkittävä kansainvälinen lentoasema ja maakunnan kansainvälisen elinkeinoelämän moottori. Helsingin seudun maankäytön suunnittelussa tulee turvata lentoaseman toiminta ja kehittämismahdollisuudet. *(Finavia)*
- Helsingin seudun voimakas kasvu tulee sopeuttaa sekä nykyiseen maankäyttöön että ennennäkemättömällä tavalla tiukentuviin ilmastotavoitteisiin. *(Finavia)*
- NAL pitää MAL 2019 -suunnitelmaluonnoksen tavoitteita hyvinä. Vähäpäästöinen, houkutteleva, elinvoimainen ja hyvinvoiva Helsingin seutu on todella tavoittelemisen arvoinen ja suunnitelmassa eriteltyt kärkeinnot luovat edellytykset tavoitteiden saavuttamiselle. *(Nuorisotasuntoliitto)*
- Maankäytön, asumisen ja liikenteen vaikutukset liittyvät keskeisesti toisiinsa ja niitä on tarkoituksenmukaista suunnitella yhdessä. Helsingin seudun kuntien MAL-suunnitelma on tarpeellinen kokonaisuus ja suunnitelman yleiset tavoitteet asianmukaisia. *(Helsingin yrittäjät)*
- Alueen väljä yhdyskuntarakenne ja pitkät työmatkat, jotka edellyttävät monen joukkoliikennevälineen käyttämistä yhdellä matkalla, tekevät autoilusta useimmille arjessa välttämättömän. Joukkoliikenteen suosiota voidaan lisätä tekemällä joukkoliikennevälineillä liikkumisesta riittävän helppoa, nopeaa ja kustannuksiltaan kohtuuhintaista. *(Helsingin yrittäjät)*
- Kauppakamari pitää hyvänä, että Helsingin seudulla pyritään määrätietoisesti sovittamaan yhteen maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnittelua. Asukas- ja työpaikkamäärän arvioitu tuleva kasvu asettaa seudun toimivuudelle merkittäviä haasteita. Yhdyskuntarakenteen kehittäminen kestävämmäksi ja liikennejärjestelmän toimivuuden turvaaminen seudun kasvaessa voimakkaasti edellyttävät seudun kuntien aitoa yhteistyötä sekä lyhytnäköisestä osaoptimoinnista luopumista. *(Helsingin seudun kauppakamari)*
- MAL-suunnitelma ei sido kuntia juridisesti, joten sen käytännön merkitys jää yksittäisten kuntien hyvän tahdon varaan. Valtion kanssa solmittava MAL-sopimus infrahankkeiden tukemisesta ja asuntotuotannon edistämisestä vahvistaa MAL-tavoitteiden toteutumista, mutta sekä valtio että kunnat ovat jättäneet osia sopimuksista noudattamatta. Kauppakamari katsoo, että tuleva MAL-sopimus on tehtävä sitovaksi ja määriteltävä sopimuksen noudattamatta jättämisestä riittävä sanktio. *(Helsingin seudun kauppakamari)*
- Kauppakamari korostaa, että asukas- ja työpaikkamäärän suuri kasvu lisää erityisesti liikkumista Helsingin seudulla. Liikennejärjestelmän kehittämiseen tulee panostaa vähintään suunnitelmassa esitetty 3,8 miljardia euroa. *(Helsingin seudun kauppakamari)*
- Yhdyskuntarakenteen eheyttäminen on pitkällä tähtäimellä paras ja vaikuttavin keino liikkumisen tarpeen vähentämiseksi. Maankäytön suunnittelun ja yhdyskuntarakenteen kehittämisen tulee olla sellaisia, että ne tukevat joukkoliikenteen käyttämistä. Tämä edellyttää paitsi kuntien sisäisen myös kuntien välisen maankäytön ja liikennesuunnittelun entistä tiiviimpää yhteistyötä ja sitoutumista yhteisiin tavoitteisiin. *(Helsingin seudun kauppakamari)*
- Kasvihuonekaasupäästöjen huomattava vähentäminen on tavoite, johon kaikkien yhteiskunnan toimijoiden on määrätietoisesti pyrittävä. On positiivista, että Helsingin seudun kunnat ovat ottaneet asiassa aktiivisen roolin, asettaneet kunnianhimoisen tavoitteen liikenteen päästövähennyksestä ja määritelleet useita toimenpiteitä tavoitteeseen pääsemiseksi. Ilmastomuutoksen torjunnassa on

kuitenkin muistettava ympäristövaikutusten ohella turvata alueen yritysten elinvoimaisuus. Kaikkien toimenpiteiden osalta on arvioitava myös niiden vaikutukset yritysten kilpailukykyyn ja vältettävä saavutettaviin hyötyihin nähden ylimitoitettuja toimenpiteitä tai vaatimuksia. (*Helsingin seudun kauppakamari*)

- ITS Finlandin näkemyksen mukaan MAL 2019 -luonnokset tavoitteet ovat oikeasuuntaisia ja kannatettavia. Instrumenttina MAL on keskeinen työkalu edistettäessä alueen asukkaiden sujuvampaa arkea sekä yritysten liiketoimintamahdollisuuksia. Suunnitelmassa on hyvin esillä tarve liikenteen päästövähennystoimille ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi. (ITS Finland ry)
- Kulkemistarvetta minimoitava rakentamalla työpaikat, asuinalueet ja lähipalvelut lähellä toisiaan. (*Suur-Espoonlahden kehitys ry*)
- RAKLI pitää tärkeänä, että suuret kaupunkiseudut tarttuvat konkreettisiin toimin kasvihuonekaasupäästöjen leikkaamiseen. Kokonaisvaltainen MAL-suunnitelma on siihen toimiva väline. Kaupunkiseudullinen MAL-suunnittelu on tärkeä työkalu myös alueiden elinvoiman ja kestävä kasvun edistämiseksi. Helsingin seudun MAL-suunnittelu on kehittynyt vuosien saatossa laadukkaaksi. RAKLI pitää tärkeänä, että kaupunkiseudullinen alueidenkäytön ja liikkumisen suunnittelu vahvistuu edelleen. (RAKLI)
- MAL 2019 -suunnitelma rakentuu pitkälti liikkumisen järjestelmään ja kestävää liikkumista konkretisoiviin ratkaisuihin. Liikkumisella on MAL-kokonaisuudessa huomattava rooli ilmastotavoitteiden saavuttamisessa. Suunnitelmassa liitetään maankäyttö ja asuntorakentaminen liikkumisen tavoitteisiin. Maankäytön ja asumisen linjaukset jäävät kuitenkin selvästi yleispiirteisemmälle tasolle kuin liikenteen ratkaisut. (RAKLI)
- Yhtenä perusteena MAL-suunnitelman laatimiselle todetaan lainsäädäntö, joka edellyttää liikennejärjestelmäsuunnittelua pääkaupunkiseudulla. Suunnitelmassa ei sen sijaan viitata lakiin, joka edellyttää pääkaupunkiseudulle yhteistä yleiskaavaa. MAL-suunnittelu voisi hyvin olla yhteisen kaavoituksen vaihe. (RAKLI)
- Suunnitelman pitää antaa varaa reagoida muuttuviin tilanteisiin ja huomioida markkinoiden tarjoamat mahdollisuudet. (RAKLI)
- MAL 2019 -suunnitteluprosessi on tärkeä esimerkki toimivasta ja pitkäjänteisyyteen tähtäävästä strategisen tason yhdyskuntasuunnittelusta Suomessa. Vaikka suunnitelmassa on lakisääteisinä osioina vain Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma, ottaa se laaja-alaisesti kantaa yhdyskuntarakenteen kehittämisen suureen kuvaan koko kaupunkiseudulla. (*Yhdyskuntasuunnittelun seura*)
- Suunnitelman ansioksi voidaan lukea strategisen näkemyksen luominen Helsingin seudulle ja se toimii mainiona pohjana tuleville MAL-neuvotteluille kuntien ja valtion välillä. Olisi kuitenkin tärkeää, että suunnitelman tekemisen tarkoitusta ja tavoitetta avattaisiin vieläkin kattavammin, sillä liikennejärjestelmäsuunnitelmaa lukuun ottamatta on kyse vapaaehtoisesta suunnittelusta. (*Yhdyskuntasuunnittelun seura*)
- Yhdyskuntasuunnittelun seura näkee kaupunkiseututasoisen suunnittelun keskeisenä osana suomalaista suunnittelujärjestelmää. On kuitenkin riski, että suunnittelu jää asiantuntijoiden vuoropuhelun varaan, minkä vuoksi sen viestintään ja kansalaisten osallistamiseen tulee kiinnittää erityistä huomiota. Strateginen suunnittelu mahdollistaa koko seutua koskevan kehittämisen tahtotilan luomisen, minkä vuoksi sen merkitys kaupunkiseutujen pitkän aikavälin kehittämiselle on kriittinen. Yhdyskuntasuunnittelun seura kannustaa syventämään maankäytön, asumisen ja liikennejärjestelmän suunnittelun yhteistä prosessia myös jatkossa. (*Yhdyskuntasuunnittelun seura*)
- MAL 2019 -suunnitelman työstö on valtakunnallisesti ainutlaatuinen suunnitteluprosessi, joka toimii suunnannäyttäjänä suunnitteluprosesseille jatkossa. Näin ollen Yhdyskuntasuunnittelun seura ehdottaa, että suunnitteluprosessista tehtäisiin tarkka prosessikuvaus, jossa suunnittelumenetelmät, päätöksenteko, mukana olleet toimijat ja tahot, sekä muu prosessi tulevat selkeästi esiin. Tämä hyödyttäisi yhdyskuntasuunnittelua valtakunnallisesti. (*Yhdyskuntasuunnittelun seura*)
- VR pitää MAL 2019 -suunnitelmaa sisällöltään kattavana sekä sen joukkoliikenteen kasvattamiseen tähtääviä tavoitteita erittäin kannatettavina. Mielestämme maankäyttöön, asumiseen ja liikenteeseen liittyvissä toimenpiteissä lähtökohtana tulee olla joukkoliikenteen ja sitä kautta kestävä kehityksen edistäminen juna-, raitiotie- ja bussiliikenteen kulkumuoto-osuutta lisäämällä. Myös tavaraliikennettä tulee kehittää ympäristöystävälliseen ja energiatehokkaaseen suuntaan panostamalla raiteilla kulkeviin kuljetuksiin. (*VR-yhtymä*)
- VR kannattaa MAL 2019-suunnitelman tavoitteita siitä, että seudun kasvu ohjataan nykyiseen yhdyskuntarakenteeseen ja joukkoliikenteen kannalta kilpailukykyisille alueille. Näkemyksemme on, että yhteiskunnan ja ympäristön kannalta vastuullisinta on asuntotuotannon kohdistaminen jo olemassa olevien raideyhteyksien varrelle, jolloin täysimääräisesti hyödynnetään jo toteutetut raideinvestoinnit. VR pitää perusteltuina MAL 2019 -suunnitelman vahvoja panostuksia raideliikenteeseen ja tieliikenteen

kehittämistä joukkoliikennelähtöisesti. Tieliikenteessä investoinnit tulee kohdistaa joukkoliikenteen kehittämiseen ja liityntäpysäköintiä edistäviin toimenpiteisiin siten, että entistä suurempi osuus yksityisautoilijoista siirtyy juna-, raitiotie- ja bussiliikenteen matkustajiksi. *(VR-yhtymä)*

- VR näkee, että uudet rahoitusmallit ja pitkäjänteinen suunnittelu ovat välttämättömiä liikenneinvestointien toteuttamiseksi. Pidämme tärkeänä, että MAL 2019 - suunnitelma kytketään vahvasti valtakunnallisen, 12-vuotisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laadintaan. Liikennejärjestelmäsuunnitelmaa on valmisteltava laajassa vuorovaikutuksessa liikennejärjestelmään liittyvien toimijoiden kanssa ja valmistelutyöhön on tärkeää ottaa liikenteenharjoittajat mukaan. *(VR-yhtymä)*
- Vastaavaa yhteensovittamista ei tehdä muissa prosesseissa vastaavalla kattavuudella, minkä vuoksi suunnitelman voidaan nähdä luovan kattavan kokonaiskuvan annetuin lähtöoletuksin. On kuitenkin todettava, että tiettyjen seutuun vaikuttavien megaluokan infrastruktuurihankkeiden käsittely osana suunnittelua olisi lisännyt suunnitelman kattavuutta, tästä esimerkkinä erityisesti jo maakuntakaavasta löytyvä Lentorata. *(Yhdyskuntasuunnittelun seura)*
- Suunnitelma tahtotilan osoituksena sekä konkreettisten toimenpiteiden tunnistajana tukee tavoitteiden saavuttamista. Strategisesti merkittävät toimenpiteet, kuten tiemaksut, tuodaan vahvasti esille suunnitelmassa. Näiden toimeenpanoon liittyvää ohjelmointia ei kuitenkaan ole kattavasti esitelty ja täten sidottu suunnitelmaan liittyviä osapuolia osaksi seudun kehittämistä sitovin päätöksiin. On toki huomioitavaa, että suunnitelma ei ole oikeusvaikutteinen, vaan seudun tahtotilaa kuvaava, minkä vuoksi sen implementointiin liittyvät epävarmuudet ovat luonnollisia ja tarkoituksenmukaisia. *(Yhdyskuntasuunnittelun seura)*
- Yhdyskuntasuunnittelun seura toivoisi entistäkin aktiivisempaa kolmannen sektorin sitouttamista osaksi suunnittelua. Tämä voisi tapahtua esimerkiksi vuorovaikutteisten työpajojen avulla, jolloin yhteiskunnan eri toimijat voisivat tuoda näkemyksiään esille aiempaa tehokkaammin. Kansalaisten kanssa käytävä vuoropuhelu näyttäytyy osin yksipuolisena kommenttien ja lausuntojen tuotantona suunnittelijoita varten. Yhdyskuntasuunnittelun seura näkee, että MAL 2019 -suunnittelu kuitenkin etenee kohti vuorovaikutteisempaa suunnittelua ja tästä hyvänä esimerkkinä on MAL-testisovellus, jonka visualisoinnit selkeyttävät ja kiteyttävät suunnitelmaa ja näin ollen mahdollistavat laajan joukon osallistamisen. Yhdyskuntasuunnittelun seura kannustaa hyödyntämään vastaavia menetelmiä myös suunnitteluprosessin aikana kolmannen sektorin osallistamisessa. *(Yhdyskuntasuunnittelun seura)*
- VR pitää kokonaissuunnitelmaa hyvänä ja tavoitteellisena. Näemme, että rautatiejärjestelmän ja sen liityntäyhteyksien osalta tarvitaan vielä tarkempaa verkostollista suunnittelua ja toimivuuden varmistamista. Erityisesti rataverkon tärkeiden solmuasemien toimivuus ja saavutettavuus tulee varmistaa. *(VR-yhtymä)*
- Katsomme, että suunnitelma tukee melko hyvin seudun tavoitteiden saavuttamista ja tavoitteiden osalta on tehty melko kattava mittaristo- ja vaikutusarvioselvitys. VR:n näkemyksen mukaan tulisi kuitenkin vielä kiinnittää huomiota Kehäradan ja asemaseutujen potentiaalien hyödyntämiseen ja liityntäliikennejärjestelyjen kehittämiseen. Väestö sijoittuu suunnitelmassa kestävästi liikkumisen vyöhykkeelle, mutta kestävien kulkumuotojen saavutus-osuus jää mielestämme tavoitteesta. Tältä osin suunnitelmaa ja ohjauskeinoja tulisi siis vielä kehittää. *(VR-yhtymä)*
- Laadittaessa kehityssuunnitelmaa yli 30 vuoden aikavälille, on oleellista että huomioidaan koko todellinen kaupunkiseutu, eikä vain osa mahdollisista hallinnollisista rajoista johtuen. Nyt seudun kehitys niin seudun länsi- kun itäpuolen pendelöintitaajamien osalta jää arvoitukseksi, eikä edes jo pitkään keskustelluista läntisistä ja itäisistä ratahankkeista ole mitään tarkempaa mainintaa. Maaseutukaava mainitaan, mutta siihen ei muuten viitata lainkaan. Nyt vaikuttaa siltä, että HSL:n kaksi päätehtävää, joukkoliikenteen järjestäminen ja liikennejärjestelmäsuunnittelu sulautuvat yhteen. Olisiko syytä, että MAL-suunnitelma jakautuisi selkeästi kahteen osaan eli pääkaupunkiseutuun ja muuhun Uusimaahan. Osista vastaisivat HSL ja Uudenmaanliitto. *(Liikennesuunnittelun seura)*
- Strategisen suunnittelun tulisi pitäytyä erossa hanketasosta. Tässä on onnistuttu vain pääosin - ääriesimerkkinä lisäkaistat joillain ajoväylillä. Se vie keskustelua turhaan kohti entistä syvempää hanketasoa. Kohdealueen kunnat haluavat todennäköisesti listattavan itsensä kannalta tärkeät hankkeet, varsinkin jos maksajaksi voidaan kuvitella valtio tms. kuntaa suurempi taho. *(Liikennesuunnittelun seura)*
- Suunnitelmaluonnoksessa ei lainkaan käsitellä kohdealueen tai sen osien suunnitteluhistoriaa. Nyt kun ilmastonmuutoksen vaikutusten torjunta on alettu ottaa yleisesti vakavasti, olisi juuri tällaisen paradigmaattisen pohdiskelun paikka. Myös se seikka, että tämän tyyppinen suunnittelu on aina luonteeltaan konfliktuaalista, olisi hyvä tuoda esiin. *(Liikennesuunnittelun seura)*
- On erinomaista, että strategista maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnittelua tehdään eri tahojen kanssa yhteistyössä. On myös hyvä, että suunnittelu etenee jatkuvana prosessina. MAL-suunnittelulla voi sanoa olevan historiaa jo YTV:n ajoilta 1990-luvun puolivälistä. Vuosikymmenien aikana olosuhteet ja ajatustavat ovat monella tapaa muuttuneet ja saattavat muuttua jatkossakin, jopa kiihtyvällä tahdilla. Siksi

olisi hyvä kirjata näitä muutoksia osaksi MAL-suunnitelmia. Se tekisi viimeisimmän version ymmärrettävämmäksi ja saattaisi jopa parantaa lausuntojenkin laatua. (*Liikennesuunnittelun seura*)

2.1 Maankäytöstä yleisesti

Kuntasektori

- HSL on huolissaan seudullisen maankäytön ja asumisen suunnittelun resursoinnista. Liikennejärjestelmäsuunnittelu on yksi HSL:n perustehtävistä, joten siihen on varattu pysyvästi henkilöresursseja. HSL toivoo, että Helsingin seudun kunnat ratkaisevat yhteisesti myös seudullisen maankäytön ja asumisen suunnittelun resursoinnin kestäväällä tavalla, jotta asia on kunnossa seuraavalla suunnittelukierroksella. (HSL)
- HSL toteaa, että seudun jatkosuunnittelun kannalta tulisi kiinnittää huomiota maankäytön projektion viimeistelyyn siten, että se perustuisi seudullisesti loogiseen ja tasapainotettuun väestön (ja työpaikkojen) sijoittumiseen sekä vuoteen 2030 että vuoteen 2050 asti. HSL:n näkemyksen mukaan maankäytön projektiossa tasapainotettu väestöennuste on parempi liikenne-ennustemallin käytettävyyden ja luotettavuuden kannalta kuin kuntatasoisen asuntotuotantoennusteen käyttö. (HSL)
- MAL-suunnitelman tulisi sisältää myös selvitys hiilinieluista. Kuntien viheralueilla, puilla ja muulla kasvillisuudella on päästövähennysten ohella kasvava merkitys alueen kuntien hyväksymissä ilmastostrategioissa ja tämä tulee nostaa vahvemmin esiin myös MAL-sopimuksessa. Alueen kuntien tulee myös näyttää hyvää esimerkkiä puurakentamisessa omissa projekteissaan. (Kauniainen)
- Korkein hallinto-oikeus kumosi päätöksellään 8.11.2018 Helsingin yleiskaavan muutamien keskeisten kaupunkibulevardien osalta, mikä siirtää kaupunkibulevardien ja niiden läheisyyteen tukeutuvan maankäytön mahdollisen toteuttamisen pitkälle tulevaisuuteen. MAL-suunnitelmassa tulee tarkastella, miten päätös vaikuttaa väestönkasvun kohdentumiseen seudullisella tasolla ja mitä vaikutuksia sillä on liikennehankkeiden ajoitukseen. (KUUMA-liikelaitos, Nurmijärvi, Kerava, Tuusula, Järvenpää, Pornainen)
- Maankäytön ja asumisen osalta suunnitelma on sovitettu onnistuneesti yhteen. (Tuusula)
- MAL2019 suunnitelmaluonnoksessa ei esitetä seudun viherrakennetta tai kulttuuriympäristöjä, mutta niihin liittyviä näkökulmia on sivuttu tavoitteita toteuttavien karkikeinojen yhteydessä ja etenkin osana vaikutusten arviointia. On hyvä, että ympäristön arvojen ominaispiirteiden asettamat reunaehdot maankäytön kehittämiselle pyritään nostamaan esille myös MAL-suunnittelussa. Tätä on tarpeen korostaa vahvemmin suunnitelman toteutuksessa. Uudenmaan liitto ehdottaakin, että luonnon ja kulttuuriympäristön arvojen asettamat reunaehdot maankäytön kehittämiselle ja tiivistämiselle, viheralueiden merkitys hiilinieluinä ja kestäväen energian tuotannon alueiden mahdollistaminen tuodaan suunnitelmassa voimakkaammin esiin. (Uudenmaan liitto)
- MAL 2019 -suunnitelmaluonnos tukee pääkaupunkiseudun vesihuollon tehokasta järjestämistä. Maankäytön ennustettavuus mahdollisimman pitkällä aikavälillä on vesihuoltopalveluiden suunnitelmallisen ja kustannustehokkaan järjestämisen kannalta ensiarvoisen tärkeää. Uuden maankäytön ohjaaminen olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta täydentäväksi ja eheyttäväksi edistää tiivistä yhdyskuntarakennetta, joka on vesihuollon ja jätehuollon taloudellisen ja teknisen toteutettavuuden kannalta oikea ratkaisu. Kun yhdyskuntarakenne on tiivis, vesihuoltoverkostojen laajentamistarve on mahdollisimman vähäinen ja jätelajittelu sekä jätteiden kuljettaminen tehokasta. Tämä parantaa resurssitehokkuutta. Samalla kasvihuonekaasupäästöjä hillitään, kun rakentamistarve on vähäisempi. (HSY)
- Tiivistyvä yhdyskuntarakenne ja ilmastomuutos kasvattavat niin huleveden määrää kuin hetkellisiä hulevesivirtaamia. Toimiva ja taloudellinen hulevesien kokonaishallinta perustuu onnistuneisiin kaavoitusratkaisuihin. Huleveden hallintamenetelmät on suunniteltava valuma-alueitasoisesti ja mahdollisimman luonnonmukaisesti. (HSY)
- Espoo toteaa, että yhteistyöhön, liittyen tietoa-aineistojen läpinäkyvyyteen ja muokkaamiseen, on sisällynyt puutteita. Vuorovaikutus on toteutunut määrällisesti, mutta ristiriitatilanteissa asioiden käsittely ja prosessin aikana tuotetut tarkastelut eivät kaikilta osin vastaa Espoon kaupungin näkemystä aidosta ja laadukkaasta vuorovaikutusprosessista. (Espoo)

Valtionhallinto

- Elinympäristön laatuun kuuluu myös asuinalueen terveellisyys ja turvallisuus. Erityisesti täydennysrakentamisessa nousee esiin meluntorjunnan ja ilmanlaadun merkitys. Myös meluntorjunta ja ilmanlaadun hyvän tason varmistaminen on syytä tuoda esiin siinä missä viheralueiden riittävyyskin elinympäristön laadun vahvistamisotsikon alla. Maakunnan ja kuntien kaavoitus on maankäyttö- ja rakennuslain sisältövaatimusten ohjaamaa. On tärkeää, että erityisesti maakuntakaavaratkaisut ja MAL-suunnitelma tukevat toisiaan. (*Uudenmaan ELY-keskus*)
- Valtiovarainministeriö pitää erittäin hyvänä kuntien aktiivista yhteistyötä ja tavoitteellisuutta Helsingin seudun kasvavan asuntotuotannon määrän saavuttamiseksi. Tiivistyvä kaupunkirakenne mahdollistaa tehokkaat julkiset palvelut ja tuo edellytyksen liikenneinfran hyödyntämiseen. (VM)
- Kun otetaan huomioon, että Helsingin seudulla on edelleen jälkeen jääneisyyttä aiempien kausien [sic] osalta sekä koko 2000-luvun matala kaavoitus- ja asuntotuotantomäärä taustalla, valtiovarainministeriö katsoo, ettei asuntokaavatavoitetta tule laskea voimassaolevan sopimuksen tasosta. (VM)

Järjestöt ja muut vastaavat tahot

- On erinomaista, että strategista maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnittelua tehdään eri tahojen kanssa yhteistyössä. On myös hyvä, että suunnittelu etenee jatkuvana prosessina. MAL-suunnittelulla voi sanoa olevan historiaa jo YTV:n ajoilta 1990-luvun puolivälistä. Vuosikymmenien aikana olosuhteet ja ajatustavat ovat monella tapaa muuttuneet ja saattavat muuttua jatkossakin, jopa kiihtyvällä tahdilla. Siksi olisi hyvä kirjata näitä muutoksia osaksi MAL-suunnitelmia. (Liikennesuunnittelun seura)
- MAL-kokonaisuudesta puuttuu yksi keskeinen maankäytön suunnittelun osa: viherrakenne, joka on välttämätöntä suunnitella samaan aikaan asumisen ja liikenteen kanssa. Muuten luontokohteet pirstoutuvat ja niiden ekologiset yhteydet katkeavat. Vihervestoston särkyminen aiheuttaa myös ongelmia rakentamiselle ja liikenteelle (esimerkiksi rakennuksiin ja tiealueille valuvat hulevedet sekä liikenteen keskelle tulevat eläimet). Vihreä ja sininen infrastruktuuri on olennaista myös ilmastonmuutoksen hillinnässä ja siihen sopeutumisessa (ekologisten yhteyksien lisäksi hiilivarastojen ja -nielujen turvaaminen, hulevesien hallinta, ilman laatu jne.) (Suomen luonnonsuojeluliitto)
- MRL:n mukainen maakuntakaavoitus on MAL-sopimukseen verrattuna ensisijainen, koska siinä on lain turvaamat tasapainoisemmat menettelyt, sisältövaatimukset ja vaikutusten arvioinnit. MAL-sopimusta rakentamistavoitteineen ei pidä käyttää argumenttina ohittaa MRL:n mukaisia prosesseja myöskään kuntakaavoissa. (Suomen luonnonsuojeluliitto)
- MAL 2019 -suunnitelmassa tulisi tarttua sellaisiin konkreettisiin toimiin, jotka kannustavat kuntia ja kiinteistö- ja rakennusala yhdessä toteuttamaan tavoitteita. Toimet nähdään usein kunnan omina politiikkavalintoina, mutta vaikuttavuuden aikaansaamiseksi niihin tulisi panostaa jo metropolitaso- valinnoissa. Esimerkiksi täydennysrakentamista edistävään maankäytön suunnitteluun kaivataan konkreettisempia toimenpide-esityksiä. (RAKLI)

2.2 Maankäytön sijoittaminen ja seudun kehittämisvyöhykkeet

Kuntasektori

- On hyvä, että uusi maankäyttö sijoitetaan kestävästi hyvin saavutettaville alueille ja mahdollistetaan täydennysrakentaminen nykyisessä kaupunkirakenteessa. Tällä luodaan edellytyksiä joukkoliikenteen kehittämiselle ja jalankulun ja pyöräilyn lisäämiselle. Tämä on tärkeää myös CO₂ -päästöjen vähentämisen kannalta. (*KUUMA-liikelaitos, Nurmijärvi, Kerava, Tuusula, Järvenpää, Pornainen*)
- Infra-avustusten kohdentaminen ensisijaisille kehittämisvyöhykkeille on perusteltua, mutta suunnitelmassa tulee nostaa enemmän esiin infra-avustusten merkitystä seudun kestävästi kehittämisen kannalta. Infra-avustusten kohdentaminen myös täydennysrakentamisen alueille tulee olla mahdollista mukaan lukien uudistava täydennysrakentaminen. Rahoituksen tasoa tulee lisäksi nostaa. (*KUUMA-liikelaitos, Nurmijärvi, Kerava, Tuusula, Järvenpää, Pornainen*)

- Kantvikin olemassa olevan taajaman täydennysrakentaminen on MAL 2019 -hankkeen periaatteiden mukainen, sillä jo nykyisellään alueelle on järjestetty Kirkkonummen olosuhteisiin nähden hyvä joukkoliikennetarjonta, jonka palvelutason nostaminen pohjaa uusien asukkaiden ja työntekijöiden määrään. Kantvikin taajama tulee osoittaa asuntorakentamisen ensisijaisena alueena. (*KUUMA-liikelaitos, Nurmijärvi, Kerava, Järvenpää, Pornainen*)
- Suunnitelmaluonnoksen ensisijaiset vyöhykkeet vuonna 2030 tukevat kokonaisuudessaan hyvin saavutettavuutta kestäväillä liikkumismuodoilla ja tiivistävät yhdyskuntarakennetta ja mahdollistavat verkostomaisen joukkoliikenteen kehittämisen. On tärkeää, että maankäytön ensisijaiset vyöhykkeet on määriteltä MAL-prosessissa muodostettujen seudullisesti yhteismitallisten kriteerien avulla. Strategiset valinnat näkyvät lopputuloksessa hyvin. HSL:n näkemyksen mukaan tasapainoinen seudun kasvu kestäville vyöhykkeille tulee varmistaa pitkäjänteisesti ja oikein ajoitettuna. (HSL)
- Maankäytön ensisijaisiin vyöhykkeisiin kohdistuvia mahdollisia muutostarpeita tulee käsitellä MAL 2019 -suunnitelman viimeistelyvaiheessa Helsingin yleiskaavasta annettu KHO:n päätös huomioiden. Maankäytön kehittämisen vyöhykkeet ei tule olla ristiriidassa Uusimaa-kaavan kanssa esimerkiksi lentomelualueiden osalta. (HSL)
- Seudun ensisijaisten kehittämisalueiden rasteroitujen laajentamisalueiden seudullisesti merkittävä kehittäminen tulee sitoa joukkoliikenneinvestointeihin. MAL 2019 -suunnitelmaluonnoksen kuvan 12 selitteessä viitataan kuitenkin vain uuteen liikenneinvestointiin. Selitettä tulee tarkentaa siten, että tarkoitetaan nimenomaan joukkoliikenneinvestointeja. HSL esittää, että uusiin joukkoliikenneinvestointeihin kytkeytyvien alueiden laajuutta ja sijaintia tutkitaan tarkemmin maankäyttö- ja liikennesuunnitelmien tarkentuessa. Uusien laajenemisvyöhykkeiden tulee perustua kestäväan liikumiseen ja niiden pitää olla sijainniltaan ja laajuudeltaan sellaisia, että uusien autoriippuvaisten alueiden synty ehkäistään. Osa suunnitelmaluonnoksessa esitetyistä alueista on niin laajoja, että on kyseenalaista, voiko koko alue aidosti tukeutua kestäväan liikumiseen. (HSL)
- HSL pitää tärkeänä, että MAL 2019 -suunnitelman seurannassa asuntotuotannon tavoitteen toteutumista seurataan kuntakohtaisen kokonaistilanteen lisäksi laadullisesti seudullisesti ensisijaisten kehittämisvyöhykkeiden ja kestäväan liikumisen vyöhykkeiden perusteella sekä hallinta- ja huoneistotyyppijakauman mukaan. (HSL)
- Maankäytön ensisijainen kehittämisvyöhyke asettuu ensisijaisesti kattamaan täydentävään ja tiivistävään maankäyttöön soveltuvat alueet, jolloin uuden infran rakentamistarve säilyy minimissään sekä palveluiden ja asuntojen saavutettavuus joukkoliikenteellä voidaan varmimmin turvata. Lähtökohta on erittäin kannatettava ja yhteiskuntataloudellisesti järkevä. Tällaisella asuntotuotannon keskittämällä mahdollistetaan myös palveluiden elinvoimaisuus sekä rakentamisen ulkopuolelle jäävien suurien yhtenäisten viher- ja metsäalueiden säilyvyys. (Kauniainen)
- Uuteen liikenneinvestointiin kytkeytyvän alueen rajauksen tulee olla Vihdin alueella laajempi, ulottuen vähintään valtatie 1:n linjaukseen saakka, joka voidaan nähdä olevan edelleen tulevan ESA-radan aseman sekä Nummelan keskustan aikutusalueella. (Vihti)
- Infra-avustusten kohdentaminen ensisijaisille kehittämisvyöhykkeille on perusteltua, mutta suunnitelmassa tulee nostaa enemmän esiin infra-avustusten merkitystä seudun kestäväan kehittämisen kannalta. Infra-avustusten kohdentaminen myös täydennysrakentamisen alueille tulee olla mahdollista mukaan lukien uudistava täydennysrakentaminen. (Nurmijärvi, Tuusula)
- Infra-rahoituksen tasoa tulee lisäksi nostaa. (Nurmijärvi, Tuusula, Sipoo)
- Maankäytön osuudessa on huomioitu hyvin Tuusulan näkemys. Ensisijaisen kehittämisvyöhykkeen aluerajaus on Tuusulan osalta onnistunut. Valtaosa uudisrakentamisesta sijoittuu MAL- suunnitelmassa esitetyille ensisijaiselle kehittämisvyöhykkeelle, mutta paikallista pientalotuotantoa rakentuu myös vyöhykkeen ulkopuolelle tukeutuen kuitenkin olemassa olevaan rakenteeseen ja liikenneverkkoon. (Tuusula)
- MAL 2019 -suunnitelmaluonnoksen maankäytön kokonaisuus on perusteltu. Maankäytön kasvu on tarkoituksenmukaista ohjata seudun ensisijaisesti kehitettäville vyöhykkeille. Nämä ensisijaiset maankäytön kehittämisvyöhykkeet ohjaavat maankäyttöä perustellusti hyvin saavutettaville alueille ja keskuksiin. Yhteiskuntarakenteen laajenemissuunnat on hyvä kytkeä liikennejärjestelmän laajennusinvestointeihin. Pelkkään yksityisautoiluun tukeutuvien alueiden laajentaminen ei ole tavoitteiden valossa perusteltua. (Helsinki)
- Östersundomin alueen toteuttamisen ja siihen liittyvän metroyhteyden suunnittelua tulee jatkaa. Tavoitteena tulee olla metron jatkeen toteuttamispäätöksen tekeminen 2020-luvun puolessavälissä. Uusien liikenneinvestointien ja niihin kytkeytyvien ensisijaisten maankäytön kehittämisalueiden

toteuttamisjärjestystä tulee tarkastella seudullisesti yhtenäisillä kriteereillä alueiden asuntorakentamisen kokonaispotentiaali huomioiden. (Helsinki)

- Talman ja Nikkilän aluerajauksia on tarve laajentaa siten, että tulevat asemanseudut (n. 1,5 km säde asemasta) ovat kokonaisuudessaan ensisijaisesti kehitettävää aluetta. Muuten maankäyttötavoitteet ovat Sipoon strategisten tavoitteiden mukaisia. Uusiin liikenneinvestointeihin kytkeytyvät laajenemisvyöhykkeet ovat Sipoon kunnan osalta laajat ja vastaavat hyvin kunnan kehitystä yhdyskuntarakenteen kehityssuunnista. (Sipoo)
- Järvenpää katsoo, että seudun yhdyskuntarakenteen tiivistämiseksi on suunnitelmaluonnoksessa esitetty riittävät keinot ja varaukset. Ensisijainen kehittämisvyöhyke on Järvenpään osalta riittävällä tarkkuudella määritelty. Samoin ensisijaiselle vyöhykkeelle sijoitettava asuntotuotantotavoite vastaa Järvenpäänkasvutavoitteita. (Järvenpää)
- Uusimaa-kaavan taajamarakenne ja MAL-2019 -suunnitelman maankäytön vyöhykkeet ovat pääosin samansuuntaiset painopisteiltään, mutta poikkeavat myös joiltain osin toisistaan. Eroavaisuudet liittyvät suunnitelmien aikaperspektiivien eroihin, mutta myös vyöhykkeiden osoittamisen kriteerien eroihin sekä suunnitelmien mittakaavaeroihin. Suurimmat eroavaisuudet ovat Espoossa, Kirkkonummella, Vihdissä ja Sipoossa. Eroja maankäytön vyöhykkeiden rajauksissa voidaan pitää maakuntakaavan yleispiirteisten vyöhykkeiden tarkentumisena yksityiskohtaisemmassa maankäytön suunnittelussa. (Uudenmaan liitto)
- Tavoitteena on, että seudun asuntotuotannosta vähintään 90 % sijoittuu ensisijaisille vyöhykkeille. MAL-suunnittelu tukee samalla palveluiden ja työpaikkojen kehittämisen edellytyksiä kestävästi saavutettavilla alueilla Uusimaa-kaavan tavoitteiden kanssa yhdenmukaisesti. (Uudenmaan liitto)
- MAL-suunnitelman periaate pitkällä tähtäimellä avattavien uusien alueiden kytkemisestä alueen edellytyksenä olevaan raideinvestointiin ja sitä kautta uusien autoriippuvaisten alueiden syntymisen ehkäisy on kannatettava idea. Uudenmaan liitto huomauttaa kuitenkin, että MAL-suunnitelman uuteen liikenneinvestointiin kytkeytyvät ensisijaiset vyöhykkeet ovat niin laajoja, että ne mahdollistavat aluerakenteen toteutumisen vyöhykkeillä niin väljänä, ettei rakenteesta välttämättä synny tarpeeksi tiivistä kannattavan tai houkuttelevan joukkoliikenteen järjestämisen näkökulmasta. Tällöin on riskinä, että kyseiset vyöhykkeet jäävät kuitenkin yksityisautoilun varaan, jolloin myös ilmastotavoitteiden saavuttaminen vaikeutuu. Maakuntakaavassa uudet raideliikenteeseen tukeutuvat taajamavyöhykkeet ovat pääosin suppeampia ja perustuvat raskaan raideliikenteen ratkaisuihin, kun taas MAL-suunnitelmassa tukeudutaan yleisemmin joukkoliikenteeseen paikallisemmalla tasolla. Liitto ehdottaakin, että kyseisille vyöhykkeille annettaisiin sitova ohje alueen toteuttamiseksi joukkoliikenteen vaatimalla tehokkuudella, tai vyöhykkeitä supistettaisiin ottaen huomioon joukkoliikenteen vaikutusalueet ja väestöennusteet kullakin vyöhykkeellä. (Uudenmaan liitto)
- MAL-suunnitelmassa esitetyt ensisijaiset kehittämisvyöhykkeet sisältävät mm. maakuntakaavassa osoitettuja suojelu- ja virkistysalueita sekä näitä yhdistäviä viheryhteyksiä sekä valtakunnallisesti ja maakunnallisesti merkittäviä kulttuuriympäristöjä. Näiden ympäristön arvojen ja ominaispiirteiden turvaaminen yksityiskohtaisemmassa MRL:n mukaisessa maankäytön suunnittelussa on erittäin tärkeää asukkaiden hyvinvoinnin, luontoarvojen ja seudun vetovoimaisuuden edistämiseksi. (Uudenmaan liitto)
- MAL-suunnitelmaa tulee tarkistaa siten, että se edistää koko MAL-alueen tasapainoista kehittämistä myös ympäristöystävällistä ja ilmastomuutosta hillitsevää pientalorakentamista mahdollistaen kiinteästi kytkeytyneenä joukkoliikenteen kehittämiseen (Uudenmaan liitto)
- MAL-suunnitelman alueella pitää mahdollistaa myös tehokkaiden kylämaisten pientaloalueiden rakentuminen siten, että niille saadaan tehokas palvelutarjonta ja tehokkaat joukkoliikenneyhteydet sähköbussien ja pikaraitiotieverkoston avulla (Uudenmaan liitto)
- Valtion omistuksessa olevia asumiseen soveltuvia alueita tulee saada kohtuuhintaan kunnille erityisesti ensisijaisilla kehittämisvyöhykkeillä ja asemanseuduilla. (Nurmijärvi)
- Valtion eri viranomaisten tulee toiminnallaan sitoutua Helsingin ja koko pääkaupunkiseudun kasvun mahdollistamiseen ja tukea kaavallisten edellytysten luomista asuntorakentamista varten. Lainsäädännölliset esteet tulisi raivata ja arvioida tehtävien päätösten vaikutukset asuntorakentamisen edellytyksiin. (Helsinki)
- MAL 2019-suunnitelman tavoitteet tehdä seudusta vähäpäästöinen ja hyvinvoiva tukevat osaltaan myös seudun ilmanlaadun paranemista. Väestön kasvun ohjaaminen ensisijaisesti kehitettävälle kestävästä liikkumisen vyöhykkeille vähentää autoilun tarvetta ja liikennemääriä. (HSY)
- Olemassa olevan yhdyskuntarakenteen täydentämisen tulee olla ensisijainen tapa maankäytön kehittämiseen sekä asuntojen ja työpaikkojen sijoittamiseen. Uusien rataosuuksien varten sijoittuvien alueiden, jotka ovat irrallaan nykyisestä yhdyskuntarakenteesta, toteuttaminen edellyttää uusien

vesihuollon siirtoyhteyksien rakentamista. Siirtoyhteyksien rakentaminen on merkittävä investointi ja lisäksi rakentamisesta aiheutuu kasvihuonekaasupäästöjä. Jotta siirtoyhteydet pystytään toteuttamaan taloudellisessa ja muussa resurssitehokkuusmielessä kestävästi, on uusille alueille varmistettava heti aluerakentamisen ensivaiheesta alkaen riittävä asukas pohja. (HSY)

- Uuden maankäytön ohjaaminen olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta ja infrastruktuuria täydentäväksi tuo myös merkittäviä taloudellisia hyötyjä. (HSY)
- Kirkkonummen kunta kannattaa suunnitelmaluonnoksen maankäytön tavoitetasoja, mutta edellyttää että kunnan lausunnon liitteenä olevan karttarajauksen mukainen Kantvikin alue nostetaan lopullisessa suunnitelmassa ensisijaisesti kehitettäväksi maankäyttövyöhykkeeksi edellä esitettyjen perustelujen johdosta. Mikäli näin ei toimita, on hyvin todennäköistä, ettei kunta saavuta 2020-luvulla suunnitelman tavoitetta, jonka mukaan 90 % asuntotuotannosta on kohdistettava ensisijaisesti kehitettävälle maankäyttövyöhykkeille. Kunnan näkemyksen mukaan Kantvikin keskiset alueet, jonne uudisrakentaminen (mm. Prikiranta, Jollaranta ja Kantvikinranta) sijoittuu ovat jo tällä hetkellä suunnitelman tavoitteen mukaisella kestävä liikkumisen vyöhykkeellä, jonne väestöstä vähintään 85 % tulisi sijoittua. Mikäli Kantvikin aluetta ei nosteta suunnitelmaluonnoksessa ensisijaiseksi asumisen vyöhykkeeksi, voi se tarkoittaa, ettei seudun infra-avustuksia kohdenneta alueelle. Kirkkonummen kunta ei hyväksy suunnitelman periaatetta, jonka mukaan seudullista infra-avustusta ei myönnetä Kantvikin taajaman täydennys- ja laajentamishankkeille tilanteessa, jossa alue ei ole asumisen ensisijaista vyöhykettä. (Kirkkonummi)
- Kantvikin aluetta lukuun ottamatta suunnitelmaluonnoksen maankäyttötavoitteet ovat Kirkkonummen kunnan strategisten linjausten mukaisia kuten esimerkiksi seudun kasvun ohjaaminen nykyiseen rakenteeseen ja joukkoliikenteen kannalta kilpailukykyisille alueille. (Kirkkonummi)
- Suunnitelmaluonnoksen vyöhykkeet eivät vastaa Espoon näkemystä. Uusien ensisijaisten vyöhykkeiden tulee kattaa Espoon alueella vähintään MASU2050:ssä esitetyt seudun kaikki ensisijaiset ja kuntien kehittämisvyöhykkeet. Kalajärvi-Viiskorpi-Leppävaaran vyöhyke tulee liittää Maankäytön ensisijaisiin vyöhykkeisiin. Länsiradan uuteen liikenneinvestointiin kytkeytyvä ensisijainen vyöhyke tulee tarkistaa koskemaan vain Histan ja Myntinmäen asemaympäristöä. (Espoo)
- Maankäytön vaiheittainen kehittäminen on turvattava joukkoliikenteen kehityskäytävillä Kalajärvi-Viiskorpi-Leppävaara sekä Länsiradan käytävä. MAL 2019 -luonnoksen ensisijaiset vyöhykkeet on todettu koostuvan hyvän kestävänsä saavutettavuuden alueista ja kuntien keskustoista. Kalajärvi on yksi Espoon nimetyistä keskuksista ja tulisi jo siksi olla ensisijaista vyöhykettä. Kalajärvi-Viiskorpi-Leppävaara vyöhyke täydentää olemassa olevaa kaupunkirakennetta ja tällä vyöhykkeellä sijaitsee nykyisen rakenteen lisäksi merkittävä Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaavaluonnoksen mukainen maankäyttöpotentiaali. Pikaraitiotie Kalajärvi-Viiskorpi-Leppävaara ei myöskään ole kynnysinvestointi alueen kehittämiselle. (Espoo)
- Suunnitelma ei täysin tue vähäpäästöisen, houkuttelevan, elinvoimaisen ja hyvinvoivan seudun aikaansaamista. Suurimmat haasteet tavoitteen toteuttamiseksi Espoossa liittyvät väestönkasvun huomioimiseen ja ensisijaisiin kehittämisvyöhykkeisiin. Espoon näkökulmasta MAL 2019 -suunnitelmaluonnos ei ota riittävästi huomioon Espoon voimakasta väestönkasvua ja sen edellyttämää kehittämisvyöhykettä. (Espoo)
- MAL 2019 -suunnitelmaluonnokseen sisältyvä liikennejärjestelmäsuunnitelma on myös osa valmisteilla olevaa Uusimaa-kaavaa 2050 ja siihen liittyvässä rakennesuunnitelmassa Turun suunnan junayhteys (Espoo–Salon oikorata / Länsirata) on osoitettu vasta myöhemmin toteutettavaan toiseen vaiheeseen, vaikka Liikennevirasto edistää radan yleissuunnittelua ja valmius toteutukseen siten on jo ennen vuotta 2030. Radan merkitys ei liity pelkästään nopeaan yhteyteen Turkuun vaan myös siihen, että Uudenmaan kaavaratkaisussa koko Histan suunnalla ei voida aloittaa rakentamista ilman sitovaa radan ja asemien toteuttamispäätöstä. Myös MAL 2019-suunnitelmaluonnoksessa Länsiradan kasvusuunnan maankäytön seudullisesti merkittävä koko kehittäminen on sidottu liikenneinvestointiin. Espoo edellyttää, että Länsiradan kasvusuunnan maankäyttöä voidaan toteuttaa vaiheittain jo ennen radan ja asemien sitovaa toteuttamispäätöstä asemanseutujen ulkopuolella. Espoo katsoo, että ensisijaisten vyöhykkeiden ratkaisu tällä suunnalla ei tue riittävästi kaupungin tavoitteita. Vaiheittainen toteutuminen on mahdollistettava sekä varautuminen ratakäytävän edellyttämään maankäyttöön. (Espoo)
- Päivitetyt vyöhykkeet ovat Espoon osalta kaventuneet ja kuntien muut kehittämisalueet ovat poistuneet vastoin Espoon kaupungin tahtotilaa ja näkemystä. Uusien ensisijaisten vyöhykkeiden tulee kattaa Espoon alueella vähintään MASU2050:ssä esitetyt seudun kaikki ensisijaiset ja kuntien kehittämisvyöhykkeet. MAL 2019 -suunnitelmaluonnoksessa esitetty ensisijainen vyöhyke on Espoossa pienentynyt nykyisen sopimuskauden vastaavasta alueesta. Uusi ensisijainen vyöhykkeen raja ei tue riittävästi kaupunkirakennetta tiivistävää ja poikittaisyhteyksiä tukevaa maankäyttöä. MAL 2019 -suunnitelmaluonnoksen mukaan seudun kasvu ohjataan nykyiseen yhdyskuntarakenteeseen ja

joukkoliikenteen kannalta kilpailukykyisille alueille. Luonnoksessa esitetty Maankäytön ensisijainen vyöhyke ei mahdollista kaikkia Espoon kaupungin kehittämissuuntia ja -tavoitteita. (Espoo)

- Länsirataan liittyvän uuteen liikenneinvestointiin kytkeytyvän ensisijaisen vyöhykkeen laajuus on ristiriidassa alueen kehittämistavoitteiden kanssa, sillä alueella on voimassa olevassa yleiskaavassa asuinalueita, alueelle on sijoittunut lähipalveluita, kuten Karhusuon koulu. Vireillä on Espoon pohjois- ja keskiosien yleiskaava, jossa esitetään tiivistämistä joukkoliikennekäytävään, johon sijoittuu esimerkiksi vireillä oleva laaja Nupurinkallion asemakaava ja sen molemmin puolin jo voimassa olevat kaksi asemakaavaa. Vyöhykkeellä tulisi olla mahdollista maankäytön vaihteellinen kehittäminen asemanseutujen liikenneinvestointiin kytkeytyvän alueen lisäksi tukeutuen muuhun joukkoliikennetarkkaisuun kuten sähköbussiverkkoon. (Espoo)
- Seudun maankäytön linjaukset on laadittu yhteistyössä kuntien aineistojen pohjalta. Ensisijaisten maankäytön kehittämisvyöhykkeiden kokonaisuus määrittyy kaksitasoisesti siten, että tavoitteena on ensisijaisesti täydentää olemassa olevaa kaupunkirakennetta ja harkiten avata uusia. MAL-suunnitelman maankäytön linjaus on yhteneväinen Vantaan kaupungin tavoitteiden kanssa. (Vantaa)
- Tärkein uusi kasvuvyöhyke on Vantaan ratikan vyöhyke, missä maankäytön muutokset ja nykyisten alueiden uudistaminen luovat merkittävät rakentamismahdollisuuksia. Itä-Vantaan ja myös Helsingin puolen saavutettavuutta parantava hanke tukee MAL 2019 suunnitelman tavoitetta alueiden käytön eriytymisen hidastamisesta. Ratikan vyöhyke on mukana MAL 2019 luonnoksen seudullisen maankäytön ensisijaisissa vyöhykkeissä ja ennen vuotta 2030 käynnistyvissä liikennehankkeissa. Molempien pitää toteutua, että yhtälö toimii – ei kasvua ilman kestävästä liikkumista. Raitiotiehankkeen toteuttaminen edellyttää Tikkurilassa myös käyttämättömän teollisuusraiteen ns. Santaradan purkamista. (Vantaa)
- Vantaan kaupungin kehittämisen ja erityisesti asuntorakentamisen näkökulmasta Lapinkylän asemasta tulisi saada varmuus, jotta siihen tukeutuva maankäytön suunnittelu voi edetä. (Vantaa)
- Väestön ohjaaminen suurimpiin keskuksiin ei tue koko Helsingin seudun kehittymistä eikä tue runkoverkkojen käytön tehostamista ja kehittämistä. Kasvukeskukset tulee nähdä nyt esitettyä monipuolisemmin. (Siuntio)
- Runkobussien tulee näkyä osana maankäytön ensisijaisen vyöhykkeen määrittelyä. Bussiliikenteen järjestämistarkkaisuissa on HSL:n jäsenkuntien omaa päätösvaltaa alueensa joukkoliikentee järjestämisessä lisättävä. (Espoo)

Valtionhallinto

- MAL 2019 - suunnitelmassa on esitetty päivitettyt ensisijaiset maankäytön kehittämisvyöhykkeet, joille asuntotuotannosta tulisi sijoittua vähintään 90 %. Vyöhykkeiden määrittely perustuu kestävästä saavutettavuuteen. Ympäristöministeriö pitää tärkeänä ilmastomuutoksen torjunnan, yhdyskuntarakenteen taloudellisuuden ja kestävästä liikkumisen edellytysten kannalta, että maankäytön kehittäminen tapahtuu vähintään tavoitteen mukaisesti ensisijaisiksi määritellyillä vyöhykkeillä. Asumisen lisäksi on tärkeää kiinnittää huomiota henkilöliikennettä synnyttävien palvelujen ja työpaikkojen sijoittumiseen alueille, jotka ovat monipuolisesti ja kestävästi saavutettavissa, kuten keskukset ja intensiivisen joukkoliikenteen vyöhykkeet ja solmut. (Ympäristöministeriö)
- Olisi hyvä jossain kuvata, mitkä ovat ensisijaisen vyöhykkeen kaavalliset valmiudet ja mitä toimenpiteitä toteutus kunnilta kaavoituksen osalta edellyttää. (Uudenmaan ELY-keskus)
- Ensisijaisesti kehitettävät vyöhykkeet koostuvat kestävästä saavutettavuuden alueista ja kuntien keskustoista (nykyinen infra ja päätetyt hankkeet). Rasterilla on puolestaan osoitettu joukkoliikenneinvestointeja ja -ratkaisuja edellyttävät kasvusuunnat (esim. Hista ja Östersundom sekä Klaukkalan laajeneminen etelään). On hyvä selvittää, minne vähintään 90 % kasvusta suuntautuu, kun kuvassa 12 on kaksi ensisijaista vyöhykettä - näille molemmille vai vaan toiselle. (Uudenmaan ELY-keskus)
- Aineistossa on käytetty erilaisia termejä uuteen liikenneinvestointiin perustuvasta vyöhykkeestä. Samasta uuteen liikenneinvestointiin kytkeytyvästä alueesta on käytetty toisaalla termiä ensisijainen vyöhyke ja toisaalla laajentumisvyöhyke. Ymmärrettävyyttä lisäisi, jos terminologia olisi yhtenevä. (Uudenmaan ELY-keskus)
- Huomioita kuvasta 12 sivulla 23 (Uudenmaan ELY-keskus):
 - Vihdin Nummelaan osoitettu uuteen liikenneinvestointiin kytkeytyvä ensisijainen vyöhyke vaikuttaa laajalta erityisesti lännessä sekä idässä valtatie 2 itäpuolella. Vertailun vuoksi voi tuoda esiin, että alue on laajempi kuin Hyvinkään kaupungin alue. Itäiselle osalle on merkitty voimassa olevassa

maakuntakaavassa raideliikenteeseen perustuva taajamatoimintojen alue, mutta MAL-suunnitelman alue on vielä tätäkin laajempi. Uudessa maakuntakaavaluonnoksessa tälle alueelle ei ole osoitettu taajamatoimintojen aluevarausmerkintöjä, vaan raideliikenteeseen perustuva taajamatoimintojen kehittämisperiaatemerkintä sijoittuu valtatie 2 länsipuolelle. Aineistosta ei selviä, onko lähtökohtana näin laajan alueen osoittamiselle sekä Huhmarin että Höytiönnummen uudet raideliikenteen asemat.

- Nummelan ensisijainen vyöhyke on eteläosaltaan huomattavan laaja ilman kytköstä raideliikenteeseen.
- Klaukkalan eteläpuolen laajaa maankäytön kehittämisvyöhykettä on syytä perustella suunnitelmassa tarkemmin. Klaukkalan laajeneminen etelään edellyttää lainvoimaisen maakuntakaavan mukaan raideliikenteeseen tukeutuvan asemanseudun maankäytön ratkaisua maakuntakaavassa.
- ESA-rataan kytketty Espoon Hista-Mynttilä vyöhyke: Espoo-Salo oikoradan käynnissä olevan yleissuunnittelun yhteydessä selviää mm. voidaanko asemapaikaksi osoittaa sekä Hista että Mynttilä sekä se tuleeko rataosuudelle lähijunaliikennettä. Mynttilän olosuhteet asettavat haasteita niin luontoarvojen kuin rakennetun ympäristön osalta asemanseudulle vaaditun asukasmäärän saavuttamiselle. On vaikea nähdä, miten tämä vyöhyke kokonaisuudessaan olisi osa Länsiradan kehityskäytävää maantieteellisen etäisyyden ja suurten liikenneväylien (Kehä III ja Turunväylä) estevaikutuksen vuoksi.
- Espoon Kalajärvi-Leppävaara vyöhyke on esitetty uuteen liikenneinvestointiin kytkeytyvänä vyöhykkeenä. On hyvä avata, millaiseen liikenneinvestointiin vyöhykkeen kehittäminen perustuu. Kalajärvi-Vantaa yhteyttä on myös syytä tutkia.
- Itämetro on s. 23 kartassa osoitettu loppumaan Majviktiin. Olisi hyvä perustella, miksi liikenneinvestointiin kytkeytyvä ensisijainen vyöhyke kattaa laajat alueet Sipoon Majvikin ja Söderkullan välissä sekä Eriksnäsissä. Kaiken kaikkiaan Itämetron vyöhyke on osoitettu varsin laveasti, ottaen huomioon, ettei itämetro ole edes yleissuunnittelutasolla.
- Sipoon tavoittelema kasvupotentiaali olisi hyvä ottaa huomioon seudullisessa suunnittelussa liikennejärjestelmän osalta. Seudun tavoitetaso on 16 500 uutta asuntoa vuodessa. Sipoonilla on tavoitteen saavuttamisen näkökulmasta viidenneksi merkittävin rooli seudulla. Näin ollen olisi hyvä seudullisesti myös varmistaa, että asuntorakentaminen Sipooseen on kestäväällä tolalla, eikä esim. aiheuta lisää yksityisautoilua. (*Uudenmaan ELY-keskus*)
- Melutason riskirajoille sijoittuvien asukkaiden määrän kasvu huolettaa. Riittävät melusuojaukset ovat tärkeitä. Merkittävää täydennys- ja lisärakentamista ei tulisi osoittaa Helsinki-Vantaan lentoaseman melualueille. Asuinrakentamista tulisi sijoittaa melualueiden tuntumaankin tarkasti harkiten. (*Traficom*)

Järjestöt ja muut vastaavat tahot

- Yhdyskuntarakenteen eheyttäminen on pitkällä tähtäimellä paras ja vaikuttavin keino liikkumisen tarpeen vähentämiseksi. Maankäytön suunnittelun ja yhdyskuntarakenteen kehittämisen tulee olla sellaisia, että ne tukevat joukkoliikenteen käyttämistä. Kauppakamari pitää hyvänä, että MAL-suunnitelmassa väestön ja työpaikkojen kasvu painottuu vahvasti ensisijaisesti kehitettävälle vyöhykkeille ja erityisesti raideliikennevyöhykkeille. Kuten suunnitelmassa todetaan, pidemmällä tähtäimellä seudun kasvu edellyttäneen myös uusien alueiden avauksia, kuten uusia asemanseutuja (Hyvinkään Palopuro) tai aivan uusia maankäytön laajentumisalueita (Hista, Östersundom). Jotta uusien alueiden yhteydet perustuisivat mahdollisimman kestäviin liikkumismuotoihin, on järkevää kytkeä niiden laajamittainen toteuttaminen raideyhteyden toteuttamiseen. Tätä ennen tulisi kuitenkin sallia ko. alueiden vähäisempi kehittäminen muuhun joukkoliikenneyhteyteen perustuen. (Kauppakamari)
- Valtion tulee tukea vahvemmin kaupunkirakenteen tiivistämistä ja täydennysrakentamista mm. lainsäädäntöä uudistamalla ja infrainvestointeja tukemalla. Tämä tulee ottaa huomioon tulevassa MAL-sopimuksessa. (Kauppakamari)
- Ensisijaiset kehittämisvyöhykkeet aiheuttaisivat ongelmia muun muassa maakuntakaavassa osoitetuille suojelu- ja virkistysalueille, ekologisille yhteyksille sekä merkittäville kulttuuriympäristöille. Näiden arvojen turvaaminen tarkemmassa suunnittelussa on tärkeää ihmisten viihtyvyydelle ja alueiden vetovoimaisuudelle. Luonnon ja kulttuuriympäristön arvojen asettamat reunaehdot maankäytön kehittämiselle ja tiivistämiselle sekä tulee ottaa huomioon jatkotyössä. (Suomen luonnonsuojeluliitto)
- Tavoite asunto-ohjelman laadusta ja monipuolisuudesta on osittain ristiriidassa keskittämistavoitteen kanssa. Omakotitaloalueille jätettävä sijaa. Läheisyys luontoon säilytettävä muualla kuin Helsingin ydinalueilla. Kulkemistarvetta minimoitava rakentamalla työpaikat, asuinalueet ja lähipalvelut lähellä toisiaan. (Suur-Espoonlahden Kehitys ry)

2.3 Asemanseudut ja keskukset

Kuntasektori

- Asemanseutujen potentiaalin käyttöönotto on tärkeää. Tähän liittyy oleellisesti valtion omistamien maa-alueiden saaminen helpommin osaksi asemanseutujen kehittämistä: valtion olisi perusteltua luopua tarpeettomista liikennealuevarauksista asemanseuduilla ja muilla keskeisillä sijainneilla, ja edistää aktiivisesti näiden maankäytön kehittymistä sekä omistamiensa että muiden kiinteistöjen alueella. (KUUMA-liikelaitos, Nurmijärvi, Kerava, Järvenpää, Mäntsälä, Pornainen)
- Valtion omistuksessa olevia asumiseen soveltuvia alueita tulee saada kohtuuhintaan kunnille erityisesti ensisijaisilla kehittämisvyöhykkeillä ja asemanseuduilla. Tämä auttaisi osaltaan myös CO₂ –päästöjen vähentämistavoitteeseen pääsemistä ja asumisen hintatason pitämistä kohtuullisena. (KUUMA-liikelaitos, Nurmijärvi, Kerava, Hyvinkää, Järvenpää, Pornainen)
- On hyvä, että uusi maankäyttö sijoitetaan kestävästi hyvin saavutettaville alueille ja mahdollistetaan täydennysrakentaminen nykyisessä kaupunkirakenteessa. Täydennysrakentamalla voidaan ylläpitää ja kehittää taajamien elinvoimaisuutta. (Vihti)
- Asemanseutujen kehittämisen nostaminen kärkitoimenpiteeksi on perusteltua, sillä asemanseuduilla on mahdollista tarjota vaihtoehto matkustaa kestävillä kulkutavoilla. (Helsinki)
- HSL pitää tärkeänä, että valtio-omistaja tarkastelee kriittisesti aluevarauksiaan asemanseuduilla, jotta asuntojen, palveluiden ja työpaikkojen sijoittuminen parhaan saavutettavuuden alueille mahdollistetaan myös tältä osin. MAL-sopimuksen osapuolten tulisi nimetä asemanseudut, joiden kehittämiseen osapuolet yhdessä sitoutuvat sopimuskautella. Maankäytön lisäksi asemanseutujen kehittämisessä tulee ottaa huomioon erityisesti joukkoliikenteen vaihdot sekä liityntäliikenne ja -pysäköinti. (HSL)
- Valtion omistamat maa-alueet tulee saada helpommin osaksi asemanseutujen kehittämistä: valtion tulisi luopua tarpeettomista liikennealuevarauksista asemanseuduilla ja muilla keskeisillä sijainneilla, ja edistää aktiivisesti näiden maankäytön kehittymistä sekä omistamiensa, että muiden kiinteistöjen alueella. (Vihti)
- Valtion tulee luopua tarpeettomista liikennealuevarauksista asemanseuduilla ja toimia aktiivisesti edistääkseen valtion toimijoiden omistuksessa tai hallinnassa olevan maankäyttöpotentiaalin käyttöön ottamista. (Helsinki)
- Valtion omistuksessa olevia asumiseen soveltuvia alueita tulee saada kohtuuhintaan kunnille erityisesti ensisijaisilla kehittämisvyöhykkeillä ja asemanseuduilla. Tämä auttaisi osaltaan myös CO₂ –päästöjen vähentämistavoitteeseen pääsemistä ja asumisen hintatason pitämistä kohtuullisena. Valtiolta on saatavissa nykyisin tukea infra-avustuksina, käynnistysavustuksina sekä korjaus- ja energia-avustuksina. Näiden rinnalle olisi luotava uusi tukimuoto eriytymisvaarassa olevien alueiden täydennysrakentamiseksi ja kehittämiseksi. Suunnitelman kirjaus täydennysrakentamisen esteiden poistamisesta on hyvä. Kun kunnat edistävät toimillaan täydennysrakentamista, tulee valtion poistaa sen esteitä mm. avustusten ja lainsäädännön keinoin. (Hyvinkää)
- Koventuvat vaatimukset keskustojen tiivistämisestä aiheuttavat mm. Mäntsälässä sen, että yhä useampi kuntalainen altistuu keskustan halkaisevan moottoritien ja rautatien melulle. Meluntorjunta-asiat on myös otettava huomioon siten, ettei torjunnan kustannuksia yksin kaadeta kunnan maksettaviksi. (Mäntsälä)
- Helsingin seudun keskusverkkoa on käsitelty mm. MAL 2019 -selvityksessä Keskukset ja joukkoliikenteen runkoverkko (2017) ja Uusimaa-kaavan 2050 valmistelussa. Näiden jälkeen maankäytön vyöhykkeitä koskevaa tietopohjaa on laajennettu Suomen Ympäristökeskuksen (SYKE) laatimalla kaupunkikudostyöllä. HSL esittää, että Helsingin seudun kunnat muodostavat näiden pohjalta yhdessä näkemyksen joukkoliikenteeseen ja muuhun kestävään liikkumiseen tukeutuvasta keskusverkosta ja sen kehittämisestä lyhyemmällä ja pidemmällä aikatahtimella. (HSL)
- Asemanseudut on nostettu suunnitelmaluonnoksessa kehittämiskohteeksi, mitä HSY pitää tärkeänä painopisteenä: laadukkaat ja viihtyisät liikenteen solmukohdat tekevät joukkoliikenteen sekä joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen yhdistämisestä nopeaa ja toimivaa. HSY on tehnyt yhdessä jäsenkaupunkien, ympäristöministeriön ja asemanseutujen sidosryhmien kanssa pitkäjänteistä yhteistyötä asemanseutujen kehittämiseksi vähähiiliseksi ja edistää parhaillaan kestävien palveluliiketoimintamuotojen sijoittumista asemille. Tämä tukee osaltaan MAL 2019 – suunnitelmatyötä. Osana yhteistyötä on kehitetty asemanseutujen suunnitteluperiaatteita, joita voidaan hyödyntää MAL-työssä myös jatkossa. (HSY)

Valtionhallinto

- Valtiovarainministeriö toteaa, että Senaatti-kiinteistöt on valtion toimeksiannosta perustanut Senaatin Asema-alueet Oy:n, jonka tehtävänä on koota valtion eri toimijoiden omistuksia asemaseuduilla ja edistää niiden kehittämistä raideliikenne ja kestävä kaupunkikehityksen periaatteet huomioiden. Omistuksen ja vastuun keskittämällä saadaan alueiden kehittämiseen selkeyttä ja ketteryttä. (Valtiovarainministeriö)
- Suurista infrainvestoinneista on tarpeen saada aiempaa tiiviimmän rakentamisen myötä suurempaa hyötyä. Tämä tarkoittaa nykyistä selvästi tiiviimpää ja korkeampaa rakentamista keskeisten joukkoliikenneasemien läheisyyteen. (Valtiovarainministeriö)

Järjestöt ja muut vastaavat tahot

- Uudessa MAL-sopimuksessa tulee sopia valtion kanssa siitä, että se luopuu tarpeettomista omistuksistaan ja aluevarauksistaan asemanseuduilla sekä sitoutuu aktiivisesti edistämään asemanseutujen kehittämistä. (Kauppakamari)

2.4 Täydennysrakentaminen

Kuntasektori

- Uuden maankäytön sijoittaminen kestävästi hyvin saavutettaville alueille ja täydennysrakentamisen roolin korostaminen ovat keskeisiä toimenpiteitä, joilla kaupunkiseudun maankäyttöä kehitetään. Tämä on myös Helsingin oma tavoite ja keskuskaupungin näkökulmasta tavoiteltava suunta koko seudulla. (Helsinki)
- Kun kunnat edistävät toimillaan täydennysrakentamista, tulee valtion poistaa sen esteitä mm. avustusten ja lainsäädännön keinoin. Purkava lisärakentaminen tulee mahdollistaa vanhojen alueiden houkuttelevuuden parantamiseksi ja asuntokannan monipuolistamiseksi. (Vihti)
- Uudistavaa lisärakentamista hyödynnetään vajaasti rakentuneilla alueilla, erityisesti asemanseuduilla ja keskuksissa. Tähän tarvitaan myös valtion panostusta esim. uusien tukimuotojen ja avustusten muodossa. (Järvenpää)
- Purkava lisärakentaminen tulee mahdollistaa vanhojen alueiden houkuttelevuuden parantamiseksi ja asuntokannan monipuolistamiseksi. Purkavassa lisärakentamisessa kannusteiden ja niiden kehittämisen merkitys erityisesti korostuu: esimerkiksi ennakkoon myönnettävä purkuavustus tai avustuksen ennakoera mahdollistaisi täydennysrakentamisen oikea-aikaisen suunnittelun. (Hyvinkää)
- Vantaa näkee erittäin hyvänä, että MAL suunnitelma toteuttaa Liikenneviraston laatimaa meluntorjuntasuunnitelmaa. (Vantaa) Täydennysrakentamiseen perustuva yhteiskuntarakenteen kasvu edistää päästövähennystavoitteiden toteutumista monella tapaa liikkumistarpeen vähentyessä ja joukkoliikenteen toimivuuden parantuessa. Ehjä yhdyskuntarakenne vähentää myös painetta rakentamattomien viheralueiden, kuten metsien, käyttöönottoon. Laajoilla, yhtenäisillä metsäalueilla on tärkeä rooli luonnon monimuotoisuuden säilymisessä, ilmastomuutokseen sopeutumisessa, hiilinieluna sekä virkistyskäytössä. (HSY)
- Suunnitelmaluonnoksessa keskitytään erityisesti kaupunkirakenteen tiivistämiseen. Siuntion ohella puolet suunnitelma-alueen kunnista eivät ole kaupunkeja, mutta niissä on yhden sijaan useita suunnitelmassa mainittuja keskuksia. Jotta suunnitelmaluonnos vastaisi paremmin todellisuutta, sanan kaupunkirakenne sijaan tulisi käyttää ensisijaisesti termiä yhdyskuntarakenne. (Siuntio)

Valtionhallinto

- Valtiovarainministeriön näkemyksen mukaan kunnallistekniikka-avustusten tulisi kokonaan suuntautua täydennysrakentamiskohteisiin. Valtiovarainministeriö katsoo suunnitelmaluonnokset tavoin, että jatkossa tulee varmistaa, että kunnallistekniikka-avustukset myönnetään ainoastaan maankäyttöön ensisijaisille kehittämisvyöhykkeille. (VM)

Järjestöt ja muut vastaavat tahot

- Kuntien tulee määrätietoisesti edistää täydennysrakentamista, jonka edut ovat kiistattomat. Jo rakennetuilla alueilla on yhdyskuntatekninen infrastruktuuri, palvelut ja yhteydet, joten rakentamisesta syntyy vähemmän kustannuksia kuin kokonaan uusilla alueilla. Lisäksi riittävän tiivis rakentaminen mahdollistaa palvelujen säilymisen ja uusien palvelujen syntymisen. On välttämätöntä, että nykyisten asemanseutujen maankäyttöä tiivistetään ja asemien laatua ja vaihtojen toimivuutta parannetaan. Asemanseutuja on mahdollista kehittää nykyistä huomattavasti houkuttelevammaksi ja monipuolisemmaksi ottamalla yksityiset toimijat aiempaa tiiviimmin mukaan kehitystyöhön. (Kauppakamari)
- Pääkaupunkiseudulla on tarve 6 000 opiskelija-asunnon rakentamiselle erityisesti hyvillä sijainneilla. Osa 1970-luvun kohteista pitää purkaa tai myydä. (HOAS)
- Merkittävät keskustojen ja muun kaupunkirakenteen tiivistämisen potentiaalit tunnistettava. Keskustoissa asumisen suosio on kasvanut merkittävästi. Kysyntään pitää pystyä vastaamaan, huomioiden infrarakentamisen tarpeet sen mukaisesti. Täydennysrakentamista ja tiivistämistä edistävät keinot on esitettävä konkreettisesti, vastaavaan tapaan kuin liikenteen ratkaisuja on suunnitelmassa esitetty. Miten esimerkiksi tehostetaan olemassa olevan rakennuskannan resurssiviisasta (uudelleen)käyttöä eri vyöhykkeillä, tyhjen tilojen käyttötarkoituksen muutoksia jne? Prioriteettina ensisijaiset kehittämisen vyöhykkeet. Miten sovelletaan maapoliittisia välineitä niin, että ne selvästi tukevat kasvua keskeisillä paikoilla kaupunkirakenteen sisällä? Joustoja maksuihin ja korvauksiin, joustoja tonttitehokkuus- ja käyttötarkoituseräilyksiin jne. Pysäköintinormien löysentäminen ja (osittainen) siirtyminen markkinaehtoiseen pysäköintiin, erityishuomio ensisijaisesti kehitettäviin vyöhykkeisiin. (RAKLI)

4 Asuminen (sis. kysymykset 2.2 – 2.3.)

3.1 Yleistä

Kuntasektori

- MAL-suunnitelman jatkovalmistelussa ja sitä seuraavissa MAL-sopimusneuvotteluissa on tärkeää tarkentaa niitä toimenpiteitä, joita asetettuihin asumisen tavoitteisiin pääseminen edellyttää. Toimenpiteet tulee jakaa selkeästi toteuttajatahoittain, jotta suunnitelman toteutumisen seuranta on mahdollisimman selkeää. (*Vantaa*)
- Suunnitelman tavoitteita tulee täydentää tarvittavan rahoituksen osalta erityisesti uuden kohtuuhintaisen asuntotuotannon ja energiatehokkaan korjausrakentamisen mahdollistamiseksi. (*Vantaa*)
- Tavoitteiden toteuttaminen edellyttää vahvoja panostuksia valtiolta liikennejärjestelmään sekä asuntotuotannon edistämiseen. (*Sipoo*)

Valtionhallinto

Järjestöt ja muut vastaavat tahot

- Maankäytön ja asumisen linjaukset jäävät kuitenkin selvästi yleispiirteisemmälle tasolle kuin liikenteen ratkaisut. (*RAKLI*)
- Moni asia – liikkumisen ratkaisuja lukuun ottamatta – esitetään yleisluontoisina tavoitteina (kuten ”mahdollistetaan täydennysrakentaminen”). MAL 2019 -suunnitelmassa tulisi tarttua sellaisiin konkreettisiin toimiin, jotka kannustavat kuntia ja kiinteistö- ja rakennusalaan yhdessä toteuttamaan tavoitteita. Toimet nähdään usein kunnan omina politiikkavalintoina, mutta vaikuttavuuden aikaansaamiseksi niihin tulisi panostaa jo metropolitason valinnoissa. (*RAKLI*)

3.2 Asuntotuotannon riittävyys ja kohtuuhintaisuus

Kuntasektori

Asuntotuotantotavoite

- MAL-sopimuksen vuoden 2019 asuntotuotannon tavoitetaso 16 500 asuntoa vuodessa on perusteltua säilyttää. Tavoitteen saavuttaminen edellyttää tuotantoedellytysten luomista, minkä tulee olla kuntien ja valtion yhteinen tehtävä. (*Helsinki*)
- Seudun asuntotuotannon vuositavoite, 16 500 asuntoa, on kunnianhimoinen. Tuotantotavoitteet edellyttävät valtion tuotantotukien jatkumista. (*Vantaa*)
- Seudulle asetetun asuntotuotantotavoitteen 16 500 asuntoa vuodessa toteutuminen nähdään vahvasti riippuvaisena siitä, kuinka paljon valtio euromääräisesti panostaa liikennehankkeisiin. (*KUUMA-liikelaitos, Nurmijärvi, Kerava, Hyvinkää, Järvenpää, Pornainen*)
- Sellaisia avustuksia ja lainoitusehtoja, joilla turvataan riittävä asuntotuotanto, tarvitaan sekä uudis-, peruskorjattavaan että purettavaan kantaan. Uusia tukimuotoja/avustuksia ja lainoitusehtoja tulisikin kehittää – niin paljon että tuotekehitys edistäisi riittävää asuntotuotantoa. (*KUUMA-liikelaitos, Nurmijärvi, Kerava, Hyvinkää, Järvenpää, Pornainen*)
- Käynnistysavustuksen osalta suunnitelmassa on otettu kantaa valtion tukeman asuntotuotannon osalta tavoitteisiin nähden oikeantasoiseen valtion käynnistysavustuksen määrään, ja tarpeeseen saada avustuksen määrä suhteutumaan kohteen sijaintiin ja alueellisiin erityispiirteisiin. Näin asuntotuotantoa olisi mahdollista saada myös alueille, joille sitä on vaikea muutoin saada rakentumaan. Tätä pidetään tärkeänä ja painotetaan käynnistysavustusten merkitystä yleishyödyllisille toimijoille, joille käynnistysavustukset ovat tärkeä kannustin ja niiden säilyminen riittävinä on erittäin tärkeää. (*KUUMA-liikelaitos, Nurmijärvi, Kerava, Järvenpää, Pornainen*)

- Tavoitteiden toteutumisen edellytyksinä on, että kunnat huolehtivat maapolitiikan, kaavoituksen, infrarakentamisen ja tontinluovutuksen keinoin määrätietoisesti toteutusedellytyksistä. MAL-suunnittelussa keskeisen valtio-kuntasuhteen lisäksi keskeistä on kuntien yhteisvastuu. MAL-suunnittelun perinteinen kuntien yhteisvastuu on ollut huolehtia tasapainoisesta asuntojakaumasta koko MAL-alueelle. Tästä tulee pitää kiinni ja pikemminkin tiukentaa yhteisvastuuta kuin höllentää sen pelisääntöjä. Myös valtion tulee tukea toteutusedellytyksiä omilla toimenpiteillään, ennen muuta toiminnan pitkäjänteisyydellä, mutta myös avustuksin. *(Vantaa)*
- On hyvä, että suunnitelmassa valtion käynnistysavustusten kohdistamisessa otettaisiin huomioon kohteiden sijainti, ja avustuksia kohdennettaisiin erityisesti seudullisesti ensisijaisille kehitettävälle maankäytön ja kestävä liikuttamisen vyöhykkeille. *(HSL)*
- Olemassa olevien alueiden täydennysrakentamisen turvaamiseksi ja uusien alueiden avaamiseksi nähdään valtion sitoutuminen infra-avustuksiin välttämättömänä kunnassamme. *(Vihti)*
- Asuntorakentamisen tasoa koskevat tavoitteet ovat kunnan osalta mahdollisia toteuttaa, mutta toteuttamismahdollisuudet ovat sidoksissa asuntojen kysyntään kunnassa. *(Pornainen)*
- Tavoitteiden saavuttaminen edellyttää valtion panostuksia alueiden saavutettavuuteen ja asuntorakentamisen avustuksiin. *(Sipoo)*
- Seudun asuntotuotantotavoite on kasvanut niin suureksi, että sen toteuttaminen tulee olemaan laskusuhdanteessa erittäin haastavaa. Tästä huolimatta on kannatettavaa varautua huolellisesti tulevaan kasvuun ja sen oikeaan sijoittamiseen seudullisesti suunnitelman periaatteiden mukaisesti. *(Kauniainen)*
- Valtion omistuksessa olevia asumiseen soveltuvia alueita tulee saada kohtuuhintaan kunnille erityisesti ensisijaisilla kehittämisvyöhykkeillä ja asemanseuduilla. Tämä auttaisi osaltaan myös CO₂ -päästöjen vähentämistavoitteeseen pääsemistä ja asumisen hintatason pitämistä kohtuullisena. *(Hyvinkää)*
- Avustuksia ja lainoitusehtoja, joilla turvataan riittävä asuntotuotanto, tarvitaan sekä uudistuotantoon että peruskorjattavaan ja purettavaan kantaan. Uusien innovaatioiden pohtiminen, kehittämistoimenpiteet ja yhteistyö valtion kanssa mahdollisten tukien tai tarvittavien lakimuutosten vuoksi on tarpeen. *(Kirkkonummi)*
- Kirkkonummen kunnalle asetettu suunnitelmaluonnoksessa asuntojen vuosittainen tuotantotavoite (434 as.) on saavutettavissa, mikäli Katvikin alue kuuluu suunnitelmassa asumisen ensisijaiseen vyöhykkeeseen. *(Kirkkonummi)*

Seuranta

- Asuntotuotannon kokonaistoteuma on sen osia tärkeämpi - kunnittaisen toteuman tiukan ajallisen tarkastelun sijaan olisi keskeisempää tarkastella seudun kokonaistoteumaa. *(KUUMA-liikelaitos, Nurmijärvi, Kerava, Hyvinkää, Järvenpää, Pornainen)*
- Asuntotuotantototeuman nykyinen tarkastelutapa kärsii pitkäjänteisyyden puutteesta - asuntotuotantotavoitteita tulisi tarkastella 8 vuoden rullaavina keskimääräisinä vuosittain, jotta vuosittainen vaihtelu saataisiin paremmin näkyviin *(KUUMA-liikelaitos, Nurmijärvi, Kerava, Järvenpää, Pornainen)*
- MAL 2019 -suunnitelman seurannassa asuntotuotannon tavoitteen toteutumista on tärkeää seurata kuntakohtaisen kokonaistilanteen lisäksi laadullisesti seudullisesti ensisijaisien kehittämisvyöhykkeiden ja kestävä liikuttamisen vyöhykkeiden perusteella sekä hallinta- ja huoneistotyyppijakauman mukaan. Lisäksi tulee seurata edelleen kaavavaroja, niin ikään edellä mainitun jaottelun perusteella. *(HSL)*
- Asuntotuotantototeumaa olisi tarkoituksenmukaisempaa nykyisen vuosittaisen mallin sijaan tarkastella rullaavasti pidemmällä ajanjaksolla, esimerkiksi kahdeksan vuoden ajanjaksolla. *(Vihti)*
- Asuntotuotannon seurannassa vuosittainen vaihtelu tulisi huomioida. *(Sipoo)*
- HSY on valmis osallistumaan MAL-suunnitelman seurannan kehittämiseen päästövähennystavoitteet ja asumisen laadulliset tavoitteet huomioivaksi. *(HSY)*

Kaavatavoite

- Asuntotuotantotavoitteista johdetut kuntien asumisen asemakaavavarojen kaavoitustavoitteet ovat kuitenkin pääosin ylimitoitettuja, koska niissä ei ole riittävästi huomioitu asuntotuotannon kerrostalopainotteisuutta. Jakajaksi on laskelmissa määritetty 90 k-m² keskikoko asunnoille, vaikka lähempänä todellisuutta oleva jakaja olisi 75 k-m². MAL 2019 suunnitelmaa pitäisi tarkistaa kaavoitustavoitteiden osalta paremmin vastaamaan toteutuvan tuotannon kokoa ja tarvittaessa jakaa kaavoitustavoite kerros- ja pientalovarojen välillä. *(Vantaa)*

- Kuntakohtaisesti esitettyyn asemakaavatavoitteeseen, keskimäärin 7200 k-m² vuodessa, Kauniainen ei pysty vastaamaan, sillä Kauniainen on pinta-alaltaan pieni ja tiheästi rakennettu, jolloin suunnittelupotentiaali on hyvin rajallinen. Asuntotuotannon määrää pitäisikin MAL-suunnitelmassa korostaa lopputuotteena, koska sen edellytyksenä on joka tapauksessa asumisen mahdollistavan kaava varannon tuottaminen. Seudun kuntien erilaisia lähtökohtia ja mahdollisuuksia ei suunnitelman tavoiteasetannassa ole otettu huomioon, vaan tavoitteet on johdettu varsin kaavamaisesti. *(Kauniainen)*

Kohtuuhintainen asuminen

- Kohtuuhintaisuuden määritelmä on avattu melko kevyesti. On tärkeää, että kaikki ARA:n tukema asuntotuotanto katsotaan kohtuuhintaiseksi tarkastellessa tavoitteiden saavuttamista, mukaan lukien myös 10-vuotismallin mukainen tuotanto. *(KUUMA-liikelaitos, Nurmijärvi, Kerava, Hyvinkää, Järvenpää, Pornainen)*
- Kohtuuhintaisuutta käsitteenä tulisi tarkastella uudelleen, ja tarkastelun keskiössä tulisi olla lähtökohtaisesti sekä lopputuote että asukas: asunto ja sen vuokrataso sekä näiden mahdollistama kohtuuhintainen eläminen ansiotasoon nähden. Suunnitelmaan kirjattu tavoite siitä, että seudun asuntojen vuokra- ja hintatason pitää vastata asukkaiden elämäntilanteita ja maksukykyä, on KUUMA-alueen näkemyksen mukainen. *(KUUMA-liikelaitos, Nurmijärvi, Kerava, Hyvinkää, Järvenpää, Pornainen)*
- Kohtuuhintaisuuden tavoitteisiin liittyen myös vapaarahoitteisen vuokra-asumisen riskien hallinta olisi syytä tarkemmin selvittää osana sopimista. *(KUUMA-liikelaitos, Nurmijärvi, Kerava, Hyvinkää, Järvenpää, Pornainen)*
- Valtion tukemaa asuntotuotantoa säätelevien lakien ja asetusten tarkistaminen uudistuotantoa kannustavaksi on ensiarvoisen tärkeää, jotta riittävä kohtuuhintaisen asuntotuotannon määrä voidaan turvata tulevina vuosina. *(Vantaan kaupunki)*
- Vantaa pitää esitettyjä asumisen tavoitetasoja onnistuneina sekä seudullisesti että Vantaan osalta. Niiden toteutumisen edellytyksenä on se, että erityisesti ARA:n pitkän korkotuen vuokra-asuntojen ja asumisoikeusasuntojen käynnistysavustus pidetään nykytasolla 10 000 euron suuruisena ja omavastuukorkoa alennetaan nykyisestä 1,7 prosentista. *(Vantaan kaupunki)*
- Käynnistysavustuksen osalta suunnitelmassa on otettu kantaa valtion tukeman asuntotuotannon osalta tavoitteisiin nähden oikeantasoiseen valtion käynnistysavustuksen määrään, ja tarpeeseen saada avustuksen määrä suhteutumaan kohteen sijaintiin ja alueellisiin erityispiirteisiin. Näin asuntotuotantoa olisi mahdollista saada myös alueille, joille sitä on vaikea muutoin saada rakentumaan. Tätä pidetään tärkeänä ja painotetaan käynnistysavustusten merkitystä yleishyödyllisille toimijoille, joille käynnistysavustukset ovat tärkeä kannustin ja niiden säilyminen riittävinä on erittäin tärkeää. *(KUUMA-liikelaitos, Nurmijärvi, Kerava, Järvenpää, Pornainen)*
- On hyvä, että suunnitelmassa valtion käynnistysavustusten kohdistamisessa otettaisiin huomioon kohteiden sijainti, ja avustuksia kohdennettaisiin erityisesti seudullisesti ensisijaisille kehitettävälle maankäytön ja kestävästi liikkumisen vyöhykkeille. *(HSL)*
- Suunnitelmaluonnoksen tavoite kohtuuhintaiselle eli omakustanteiselle ja pitkäaikaisesti kohtuuhintaiselle tuotannolle on erittäin hyvä ja perusteltu. Se, että tavoite on edelliseen suunnitelmaan verrattuna joustavampi, on hyvä asia. Kuntien tulee suunnitelmaa toteutettaessa aktiivisesti huolehtia kohtuuhintaisen tuotannon edellytyksistä, ja valtion tulee huolehtia tukemiensa omakustanteisten asumisen rahoitusmuotojen kilpailukykyisyydestä. *(Helsingin kaupunki)*
- Nurmijärvi pitää hyvänä suunnitelma-luonnokseen kirjattuja tavoitteita asumisen kohtuuhintaisuudesta ja laatuun liittyvistä seikoista. Näiden kärkeineiden konkretian puute aiheuttaa kuitenkin haasteita kirjauksen ohjaavuudessa ja vaikutusten arvioimisessa. Mikä on kohtuuhintaista ja laadukasta asumista Helsingin seudun eri kunnissa/kaupungeissa ja miten olemme näiden tavoitteiden toteuttamisessa onnistuneet? Miten varmistamme sen, etteivät asuntojen vuokrat ja hinnat karkaa tavallisen asukkaan verojen jälkeen käteen jäävien tulojen ulottumattomiin? Myös väestön ikääntyminen sekä asuntokuntien koon pieneneminen lisäävät edelleen tarvetta kohtuullisille asumiskustannuksille. *(Nurmijärven kunta)*
- Nurmijärvi toivoo, että MAL 2019-suunnitelmassa asumisen kohtuuhintaisuuden käsitettä avattaisiin esimerkiksi erilaisten asukasprofiilien avulla. Tämä auttaisi kohtuuhintaisen asuntotuotannon suunnittelussa ja tavoitteen arvioimisessa. *(Nurmijärven kunta)*
- Valtion tukeman kohtuuhintaisen asuntotuotannon toteutumiseksi on ensiarvoisen tärkeää säilyttää käynnistysavustukset ja niiden riittävä määrä valtion tukimuotona. *(Tuusulan kunta)*
- Kohtuuhintaisuuden määritelmä on avattu melko kevyesti. Vihdin kunta pitää tärkeänä, että kaikki ARA:n tukema asuntotuotanto katsotaan kohtuuhintaiseksi tarkastellessa tavoitteiden saavuttamista, mukaan lukien myös 10-vuotismallin mukainen tuotanto. *(Vihdin kunta)*

- Kunta toteuttaa omalta osaltaan kohtuuhintaista asuntotuotantoa pitämällä asuntotonttien hinnat kohtuullisena ja mahdollistamalla kohtuuhintaisen kerrostalotuotannon kuntakeskuksessa. (*Pornaisten kunta*)
- Järvenpää pitää hyvänä, että suunnitelmassa on nostettu esiin, että kohtuuhintaisessa tuotannossa tulee myös ottaa enemmän huomioon kohteen sijainti ja erityispiirteet, jotta turvataan, että tuotantoa saadaan myös alueille, joille sitä on vaikea muutoin saada rakentumaan. Järvenpää pitää erittäin tärkeänä, että käynnistysavustukset ovat tavoitteiden kanssa yhdenmukaiset, jotta ARA-tuotantotavoitteisiin olisi mahdollista päästä. (*Järvenpään kaupunki*)
- Käynnistysavustuksen osalta suunnitelmaluonnoksessa on otettu kantaa valtion tukeman asuntotuotannon osalta tavoitteisiin nähden oikeantasoiseen valtion käynnistysavustuksen määrään, ja tarpeeseen saada avustuksen määrä suhteutumaan kohteen sijaintiin ja alueellisiin erityispiirteisiin. Näin asuntotuotantoa olisi mahdollista saada myös alueille, joille sitä on vaikea muutoin saada rakentumaan. Kirkkonummen kunta pitää käynnistysavustusten merkitystä tärkeänä. (*Kirkkonummi*)
- "Omakustanteisen" asuntotuotannon osuus pkseudulla on 30 % ja KUUMA –kunnissa 20 % tuotannosta. Espoon kaupunki pitäisi hyvänä, jos osuudet olisivat pk-seudulla ja KUUMA – kunnissa yhtä suuret. "Omakustanteisen" asuntotuotannon käsite tulee määritellä tarkemmin. MAL 2019 -suunnitelmasta ei selviä, tarkoitetaanko omakustanteisella tuotannolla muutakin kuin valtion tukemaa vuokra-, asumisoikeus- ja osaomistusasuntotuotantoa. MAL 2019 - suunnitelmassa ei omakustanteisen tuotannon yhteydessä ole myöskään mainittu lyhyen korkotuen vuokra-asuntotuotantoa, mikä voimassa olevassa MAL -sopimuksessa 2016-2019 sisältyy valtion tukeman asuntotuotannon kokonaistavoitteeseen. (*Espoo*)
- MAL 2019 -suunnitelman asuntotuotannon riittävyttä ja kohtuuhintaisuutta käsittelevässä osiossa todetaan, että valtion tukemissa omakustanteisissa kohteissa tulee ottaa enemmän huomioon kohteen sijainti ja erityispiirteet. Espoon kaupunki pitää eriytymiskehityksen hillinnän näkökulmasta hyvänä, mikäli tällä tarkoitetaan sitä, että Asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskuksen tulee hyväksyä tapauskohtaisesti myös nykyistä korkeampia hankinta-arvoja ja että kohtuuhintainen asuminen on taattava myös raidekäytävien vaikutusalueilla. (*Espoo*)

Erytisryhmien asuminen

- Espoo kaupunki pitää tärkeänä, että opiskelija- ja nuorisoasuntojen rakentamiseen tarkoitettu 10 % investointiavustus säilyy ja vuosittainen käytettävissä oleva lainavaltuus opiskelija- ja nuorisoasuntojen rakentamiseen on riittävä. (*Espoo*)
- Asunnottomuuden torjunnan sisällyttäminen suunnitelmaan on tärkeää, ja suunnitelmassa aihepiiri on huomioitu kiitettävästi. Suunnitelmaan kirjatut keinot ovat oikeansuuntaiset: asunnottomuudesta huolehditaan ensisijaisesti turvaamalla riittävä asuntotuotannon taso ja huolehtimalla omakustanteisen tuotannon riittävydestä sekä asumisneuvonnasta ja sen taloudellisesta tukemisesta. (*KUUMA-liikelaitos, Nurmijärvi, Kerava, Hyvinkää, Järvenpää, Pornainen*)
- Asunnottomuuden torjunnan sisällyttäminen MAL 2019- suunnitelmaan on tärkeää. Asunnottomuuden torjumiseksi ja ennalta ehkäisemiseksi kunnassa huolehditaan ensisijaisesti riittävästä vuokra-asuntojen tuotannosta monipuolisissa asuinympäristöissä. Asumisen neuvontapalveluiden tarve on kasvussa ja panostukset asumisneuvontaan toimivat hyvinvointia lisäävänä keinona. (*Tuusulan kunta*)
- Suunnitelmassa on kiinnitetty huomiota asunnottomuuden torjuntaan ja sen keinovalikko on oikeanlainen. (*Järvenpään kaupunki*)
- Asunnottomuuden torjunnan sisällyttäminen suunnitelmaluonnokseen on tärkeää ja luonnoksessa aihepiiri on huomioitu kiitettävästi. Suunnitelmaluonnokseen kirjatut keinot ovat oikeansuuntaiset: asunnottomuudesta huolehditaan ensisijaisesti turvaamalla riittävä asuntotuotannon taso ja huolehtimalla omakustanteisen tuotannon riittävydestä sekä asumisneuvonnasta ja sen taloudellisesta tukemisesta. (*Kirkkonummi*)
- Valtion tukeman erityisryhmien asuntotuotannon tulevaisuus pitää turvata Sote- ja maakuntauudistuksessa. Tulevalla Sote-ratkaisuilla on merkittävä rooli erityisryhmien asumisen tulevaisuuden kannalta. Valtion tuella rahoitetut erityisryhmien asunnot ovat pitkien rajoitusten alaisia ja sidottu tietyille kohderyhmälle. Asumispalveluiden valinnan mahdollisuus ei saa uhata näiden asuntojen tarkoituksenmukaista ja pitkäaikaista käyttöä, johon lainansaajat ovat sitoutuneet ja johon myös valtion on kuviteltu sitoutuvan. ARA-tuetun erityisryhmien asuntokannan osalta tarvitaan vielä lisäselvityksiä ja oleellista on muodostaa kokonaiskuva siitä, miten varmistetaan nykyisen asuntokannan tarkoituksenmukainen käyttö ja riittävä erityisryhmien asuntotuotanto myös tulevaisuudessa. Vantaan kaupunki edellyttää, että valtio sitoutuu omilla toimenpiteillään varmistamaan tarpeita vastaavien

erityisryhmien asuntojen rakentamisen seudullisten tavoitteiden mukaisesti ja turvaa niiden toteuttajille asuntojen pitkäaikaisen käytön. (*Vantaan kaupunki*)

- Olemassa olevien erityisryhmäkohteiden käyttö tulee turvata mahdollisen maakunta- ja sote -uudistuksen yhteydessä. (*Espoo*)

Valtionhallinto

Asuntotuotantotavoite

- Ympäristöministeriö pitää MAL 2019 -suunnitelmassa esitettyjä linjauksia asuntotuotannon määrällisistä tavoitteista sekä kohtuuhintaisen tuotannon osuuksista perusteltuina. (*Ympäristöministeriö*)
- Eri kuntien asuntotuotantotavoitteissa on suhteessa kestäviin kulkumuotoihin kysymyksiä herättäviä lukuja. Erityisesti tämä koskee raideliikenteen piirissä olevan Kirkkonummen ja Sipoon keskinäisiä tavoitelukuja taulukossa 1 sivulla 28. Esimerkiksi Kerava- Nikkilä radan varren voimassa olevien kaavojen mahdollistama asuntotuotanto on tarpeen kytkeä radan henkilöliikenteen toteuttamiseen. (*Uudenmaan ELY-keskus*)
- Asuntotuotantoennuste 2018-2029 laajentaa asuntotuotantoa yli ensisijaisten kehittämisvyöhykkeiden. Tässä on ristiriita, joka kaippaa perusteluja ja vaikutusarvioita. Varsinkin Espoo ja Helsingin Östersundom kiinnittävät huomiota kartassa MAL 2019 kartta/Päämittarit/Asuntotuotannon kohdentuminen. (*Uudenmaan ELY-keskus*)

Kaavatavoite

- Kun otetaan huomioon, että Helsingin seudulla on edelleen jälkeen jääneisyyttä aiempien kausien osalta sekä koko 2000-luvun matala kaavoitus- ja asuntotuotantomäärä taustalla, ei asemakaavatavoitetta tule laskea voimassaolevan sopimuksen tasosta. Pikemminkin VM kannustaa kuntia kunnianhimoisempaan kaavoitustavoitteeseen. Kaavoitus on keskeisin kuntien päättäväisessä oleva toimintaloikka MAL-kehikossa, mutta siihen liittyvät tavoitteet jäävät suunnitelmaluonnoksessa muiden tavoitteiden (esim. liikennehankkeiden) varjoon. (*Valtiovarainministeriö*)

Kohtuuhintainen asuminen

- Valtion tukeman asuntotuotannon osuudeksi esitetään vähintään 30 % pääkaupunkiseudun kunnissa ja vähintään 20 % KUUMA-kunnissa. VM katsoo, että valtion tukeman asuntotuotannon osalta on tarkoituksenmukaista sallia suurempaa vaihtelua suhdannetilanteen mukaan. Kuluvalla sopimuskaudella ARA-tuotannon rakentamiskustannukset ovat nousseet voimakkaasti vahvan suhdannekehityksen takia. Asuntotuotannon määrä on noussut pitkän aikavälin ennätykseen (46 000), mutta siitä huolimatta ARA-tuotanto on määrällisesti pysynyt samalla tasolla koko ajan. ARA-tuotannon määrän suhteen olisi tarpeen toimia suhdannepoliittisesti järkevästi. (*Valtiovarainministeriö*)
- Valtion tukema tuotanto on tarkoitettu sosiaalisesti asuntotuotannoksi, minkä pitäisi täydentää vapaarahoitteista asuntotuotantoa. Kolmanneksen osuus tuotannosta pysyvästi on liikaa valtiontalouden kannalta. Lisäksi VNTEAS-hankkeena teetetyt tutkimuksen mukaan ARA-tuotanto syrjäyttää vapaarahoitteista tuotantoa noin 40 prosentilla. ARA-tuotanto merkitsee aina valtion takausvastuiden kasvua. Muihin EU-maihin verrattuna Suomen takausvastuut ovat nyt jo kaikkein korkeimmat suhteessa kansantuotteeseen. Lisäksi tuotantotuet merkitsevät korkomenojen kasvua ja varsinkin korkoriskin kasvua pitkällä aikavälillä. (*Valtiovarainministeriö*)
- Valtiovarainministeriö katsoo myös, että ARA-tuotannon osuuden on luonnollista vaihdella erilaisten kuntien välillä, sillä esimerkiksi asuntomarkkinoiden kysyntätilanne sekä rakenne, erityisesti koskien yksityisen vuokramarkkinan osuutta koko vuokra-asuntokannasta, vaihtelevat kunnittain. Vuokraerot vapaarahoitteisen vuokratason ja ARA-vuokrien välillä vaihtelevat suuresti kuntien välillä. Eri kuntien vetovoima on erilainen mm. erilaisista liikennehankkeista johtuen. VM katsoo, että saman kategorisen prosenttiosuuden asettaminen kaikille pääkaupunkiseudun kunnille sekä myös KUUMA-kunnille ei ole tarkoituksenmukaista. (*Valtiovarainministeriö*)

Järjestöt ja muut vastaavat tahot

Asuntotuotantotavoite

- Kauppakamari pitää esitettyä 16 500 asuntotuotannon tavoitetasoa riittävänä, kunhan seudun kaikki kunnat hoitavat oman osuutensa tarvittavien edellytysten luomisessa. *(Helsingin seudun kauppakamari)*
- NAL pitää tärkeänä, että uusia asuinalueita rakennettaessa pidetään huolta siitä, että alueiden infrastruktuuri saataisiin mahdollisimman nopeasti toimivalle ja tyydyttävälle tasolle. Keskeneräisen ympäristön, palveluiden ja liikenneyhteyksien aiheuttamat haitat ovat olleet paikoin kohtuuttomia uusien kaupunginosien ensimmäisille asuttajille, joiden joukossa on ollut huomattava määrä kohtuuhintaisten asuntojen asukkaita. *(Nuorisosasuntoliitto)*
- Asuntotuotannon osalta tulisi olla kappaletavoitteiden rinnalla myös kerrosneliötavoitteet, ts. kuinka suurta väestömäärää tavoiteltu uudistuotanto karkeasti vastaa. o Suunnitelmaluonnoksessa todetaan, että ennustetta laadittaessa on huomioitu asuntomarkkinatilanteessa tapahtuneet ja ennakoitavat muutokset. Millä tavalla ne on huomioitu, muutoksia tukien vai markkinoita ”korjaten”? Miten tavoiteltavat kappalemäärät osoittavat huomioimisen? *(RAKLI)*

Asemakaavatarve

- Kauppakamari pitää tärkeänä, että uusien yleiskaavojen ja raideliikenneyhteyksien tarjoamat asuntorakentamismahdollisuudet hyödynnetään tehokkaasti. Rakentamiskelpoisen tonttimaavaranon kasvu vahvistaa rakennus-alan kilpailua ja markkinoiden toimivuutta, mikä lisää rakentamista ja alentaa asuntojen hintoja. Samalla on huolehdittava riittävän asuntorakentamisen mahdollistavasta pitkän tähtäimen kaavoituksesta ja liikennesuunnittelusta. *(Helsingin seudun kauppakamari)*
- Jotta tonttipula ei rajoittaisi asuntorakentamista, tulee kuntien kaavoittaa MAL-sopimustasoa enemmän. Olennaista on myös kaavoitettavien tonttien rakentamiskelpoisuus. Mikäli seudun kasvuarviot ylittyvät, tulee muuttuneeseen tilanteeseen reagoida nopeasti. *(Helsingin seudun kauppakamari)*

Kohtuuhintainen asuminen

- Helsingin seudulla tarvitaan erilaisia asuntoja. Yritysten kannalta pula on erityisesti seudulle muuttavalle työvoimalle suunnatuista kohtuuhintaisista vuokra-asunnoista. Monilla palveluvaltaisilla aloilla Helsingin seudun asumisen hinta ylittää uuden työvoiman maksukyvyn. *(Helsingin seudun kauppakamari)*
- Kaavoitus- ja lupaprosesseja on mahdollista sujuvoittaa kunnissa nykyisin-säädännön puitteissa, mikäli lain suomia mahdollisuuksia käytetään täysimääräisesti hyväksi. Kohtuuhintaista asuntotuotantoa tavoiteltaessa rajaavat liian yksityiskohtaiset kaavat tai viranomaisten negatiivinen suhtautuminen mahdollisuuksia löytää suunnittelu- ja rakennuslupavaiheessa uusia kustannustehokkaita ratkaisuja. *(Helsingin seudun kauppakamari)*
- Kauppakamari pitää valtion tukemaan tai muuten kuntien omakustanteiseen asuntotuotantoon määriteltyjä osuuksia liian korkeina. Asuntopolitiikassa pitäisi luopua tuotannon tukemisesta ja keskittyä tuotantomäärän kasvattamiseen. Kunnat voivat järkevällä maapolitiikalla, sujuvalla ja joustavalla kaavoituksella, ajantasaisella infrarakentamisella ja kohtuullisilla tontinluovutusehdoilla edistää huomattavasti yksityistä asuntotuotantoa. *(Helsingin seudun kauppakamari)*
- Kun kiinnostus tuettua asuntorakentamista kohtaan on vähentynyt jopa kunnissa, olisi järkevämpää siirtyä tuotannon tukemisesta pääasiassa asumisen tukemiseen ja antaa markkinoiden huolehtia asuntotuotannosta. Vapaaehtoisesta asuntotuotannosta on syntynyt ja syntyy taloudellisesti haastavinakin aikoina, joten julkisen taho voisi jatkossa keskittyä suoraan kotitalouksien tukemiseen. *(Helsingin seudun kauppakamari)*
- Koko alueen elinvoimaisuuden vuoksi on tärkeää, että opiskelijoille tarjotaan yleishyödyllisiä ja edullisia opiskelija-asuntoja riittävästi ja mahdollistetaan elinkeinoelämän tarpeiden näkökulmasta parempi pienasuntojen saantimahdollisuus vapailta markkinoilta. *(HOAS)*
- Koska nuoret ovat jääneet altavastajiksi asuntomarkkinoilla ja asumisen hinta Helsingin seudulla yleisesti sekä erityisesti Helsingissä kytkeytyy korkeaan ja kasvavaan kysyntään, on yhtäältä panostettava kohtuuhintaisen asuntotuotannon volyymin nostamiseen ja toisaalta rakennettava voimakkaasti niille alueille, joilla kysyntä on korkeaa. Näin parannetaan asukkaiden mahdollisuuksia

kohtuuhintaiseen asumiseen ja tasoitetaan tällä hetkellä valtavaa epäsuhtaa Helsingin alueen asuntojen tarjonnan ja kysynnän välillä. *(Nuorisasuntoliitto)*

- NAL esittää huolensa valtion korkotukeman asuntotuotannon tasosta Helsingin seudulla. Syksyllä 2018 julkaistun Helsingin seudun MAL-sopimuksen seurantakatsauksen mukaan valtion korkotukeman asuntotuotannon toteutuma jäi MAL-sopimuksessa asetetusta tasosta pääkaupunkiseudulla, eli juuri siellä, missä tarve kohtuuhintaiselle asumiselle on suurin. Pääkaupunkiseudun hyvinvoinnin, elinvoimaisuuden ja houkuttelevuuden turvaamiseksi on syytä kiinnittää erityistä huomiota siihen, että valtion korkotukeman asuntotuotannon taso todella saavutetaan. Näin luodaan välttämättömiä edellytyksiä kohtuuhintaiselle asumiselle pääkaupunkiseudulla. *(Nuorisasuntoliitto)*
- NAL esittää, että pääkaupunkiseudun kunnissa kohtuuhintaisen asuntotuotannon osuutta nostettaisiin kaavoittamalla vähintään 40 prosenttiin kokonaistuotannosta. Tämä tarkoittaisi keskimäärin noin 6 600:n asunnon vuosituotantoa. KUUMA-kunnissa kohtuuhintaisen rakentamisen osuus on syytä nostaa 30 prosenttiin, mikä tarkoittaisi noin 1 150:tä asuntoa vuodessa. *(Nuorisasuntoliitto)*
- Kaavoitusmääräyksissä tulisi omakustannusperiaatteesta johtuen huomioida entistä paremmin kustannusten suora yhteys asukkaiden maksamiin vuokriin ja kaavoittaa tavalla, jolla kustannukset, sekä tätä kautta vuokrat, voitaisiin pitää kohtuullisina. NAL kannattaa asumisen normien väljentämistä, mikäli väljentäminen edistää asumisen kohtuuhintaisuutta vaarantamatta asukkaiden hyvinvointia ja turvallisuutta tai asunnon laatua. ARA-tuotantoon liittyviä vuokraa korottavia kaavanormeja, kuten autopaikkavaatimuksia, tulee keventää. *(Nuorisasuntoliitto)*
- Asuntoliittisissä tavoitteissa tulisi siirtyä kunnittaisista tavoitteista yhdyskuntarakenteellisten ja toiminnallisten ominaisuuksien mukaan määräytyviin alueellisiin tavoitteisiin. On keinoitekoista, että Hyvinkäällä ja Pornaisilla on keskenään sama tavoite kohtuuhintaiselle asumiselle. *(RAKLI)*

Erityisryhmien asuminen

- Suunnitelmaluonnoksessa kirjoitetaan, että ”erityisryhmille kohdennettujen asuntojen tuotannosta huolehtiminen edellyttää vähintään nykyistä investointiavustusten tasoa”. NAL esittää, että investointiavustusten korotukselle asetettaisiin konkreettinen tavoite, joka olisi linjassa asuntotuotannon tulevan kehityksen kanssa. Lisäksi NAL esittää, että matalimman tukiluokan investointiavustusta nostettaisiin 20 prosenttiin. *(Nuorisasuntoliitto)*
- NAL ehdottaa, että asumisneuvonnan resursseja ja kattavuutta tulee lisätä tulevilla MAL-sopimuskaudella. Asumisneuvonnalla voidaan ennaltaehkäistä asumiseen kytkeytyviä ongelmia kuten häätöjä, velkaantumista ja asunnottomuutta. Asumisneuvonnan saatavuus on turvattava kaikille sitä tarvitseville asumismuodosta riippumatta. *(Nuorisasuntoliitto)*

3.3 Asuntotuotannon monipuolisuus

Kuntasektori

- Monipuolisten rahoitus- ja hallintamuotojen ohella huomiota tulee kiinnittää tasapainoiseen asuntojen huoneistotyyppi- ja kokojakaumaan seudun eri osissa. Tätä voisi tuoda painokkaamminkin esiin suunnitelmaluonnoksessa ja esittää konkreettisia keinoja. *(Helsingin kaupunki)*
- Järvenpää pitää tärkeänä, että suunnitelmaluonnoksessa on nostettu asumisen määrällisten tavoitteiden rinnalle asumisen laadulliset tekijät, jotka ovat volyymien rinnalla oleellinen tekijä. *(Järvenpään kaupunki)*
- MAL-suunnitelmaa tulee tarkistaa siten, että se edistää koko MAL-alueen tasapainoista kehittämistä myös ympäristöystävällistä ja ilmastomuutosta hillitsevää pientalorakentamista mahdollistaen kiinteästi kytkeytyneenä joukkoliikenteen kehittämiseen *(Uudenmaan liitto)*
- MAL-suunnitelman alueella pitää mahdollistaa myös tehokkaiden kylämaisten pientaloalueiden rakentuminen siten, että niille saadaan tehokas palvelutarjonta ja tehokkaat joukkoliikenneyhteydet sähköbussien ja pikaraitiotieverkoston avulla *(Uudenmaan liitto)*
- MAL -suunnitelma korostaa liian yksipuolisesti kaupunkimaisia asuinalueita. MAL-suunnitelmaa tulee tarkistaa siten, että se edistää asumisen monipuolisempaa kehittämistä myös muiden kuin keskustan alueella ja mahdollistaa pienimittakaavaisempaa kaupunkirakennetta, joka toteutetaan

ympäristöystävällisesti ja ilmastomuutosta hillitsevästi siihen soveltuvaa tehokasta joukkoliikennettä hyödyntäen. (*Espoo*)

- Asuntotuotannon määrän ohella on tärkeää kiinnittää huomiota myös asuntotuotannon laatuun ja kokojakaumaan. (*Espoo*)

Valtionhallinto

Järjestöt ja muut vastaavat tahot

- Väestönmuutosennusteiden mukaan asutuskuntakoko pienenee edelleen ja yksinasuminen lisääntyy seuraavien vuosikymmenten aikana. Koska pienten asuntojen kysyntä ylittää jo nyt tarjonnan, on panostettava erityisesti pienten vuokra- ja omistusasuntojen määrän lisäämiseen. Huoneistotyyppijakauman ohjaamisesta tulee luopua kokonaan. (*Helsingin seudun kauppakamari*)
- Tavoite asunto-ohjelman laadusta ja monipuolisuudesta on osittain ristiriidassa keskittämistavoitteen kanssa. Omakotitaloalueille jätettävä sijaa. Läheisyys luontoon säilytettävä muualla kuin Helsingin ydinalueilla. (*Suur-Espoonlahden Kehitys*)

3.4 Elinympäristön laatu

Kuntasektori

- Suunnitelman kirjausta täydennysrakentamisen esteiden poistamisesta pidetään hyvänä. Purkavassa lisärakentamisessa kannusteiden ja niiden kehittämisen merkitys erityisesti korostuu: esimerkiksi ennakkoon myönnettävä purkuavustus tai avustuksen ennakkoerä mahdollistaisi täydennysrakentamisen oikea-aikaisen suunnittelun. (*KUUMA-liikelaitos, Nurmijärvi, Kerava, Hyvinkää, Järvenpää, Pornainen*)
- Suunnitelman kirjausta täydennysrakentamisen esteiden poistamisesta kunta pitää hyvänä. Kun kunnat edistävät toimillaan täydennysrakentamista, tulee valtion poistaa sen esteitä mm. avustusten ja lainsäädännön keinoin. Purkava lisärakentaminen tulee mahdollistaa vanhojen alueiden houkuttelevuuden parantamiseksi ja asutokannan monipuolistamiseksi. (*Vihdin kunta*)
- Tuusulan kunta näkee KUUMA- kuntien tapaan, että infra- avustusten kohdentaminen ensisijaisille kehittämisvyöhykkeille on perusteltua, mutta suunnitelmassa tulee nostaa enemmän esiin infra-avustusten merkitystä seudun kestäväen kehittämisen kannalta. Infra- avustusten kohdentaminen myös täydennysrakentamisen alueille tulee olla mahdollista mukaan lukien uudistava täydennysrakentaminen. Rahoituksen tasoa tulee lisäksi nostaa. Infra- avustuksilla on merkitystä keskustien kehittämisen ja vetovoimaisina pitämisen kannalta, mutta myös eriytymiskehityksen estäjänä. (*Tuusulan kunta*)
- Valtion rooli MAL-suunnitelman asumisen kokonaisuuden toteutumisessa on erittäin keskeinen. Valtion tulee kaikin keinoin tukea seudun keskuskaupungin kasvua monipuolisen asuntotuotannon edellytyksiä luomalla ja mm. täydennysrakentamisen esteitä poistamalla. Täydennysrakentaminen ja purkava lisärakentaminen ovat keskeisiä keinoja myös alueellisen hallinta- ja rahoitusmuotojakauman tasapainottamisessa. (*Helsingin kaupunki*)
- Uudistavaa lisärakentamista hyödynnetään vajaasti rakentuneilla alueilla, erityisesti asemanseuduilla ja keskuksissa. Tähän tarvitaan myös valtion panostusta esim. uusien tukimuotojen ja avustusten muodossa. (*Järvenpään kaupunki*)
- Purkavassa lisärakentamisessa kannusteiden ja niiden kehittämisen merkitys erityisesti korostuu: esimerkiksi ennakkoon myönnettävä purkuavustus tai avustuksen ennakkoerä mahdollistaisi täydennysrakentamisen oikea-aikaisen suunnittelun. (*Kirkkonummi*)
- Myönteisen erityiskohtelun ohjelman toteuttaminen edellyttää valtion kehittämisavustusta. Tämän lisäksi tulee valtion jatkaa kuntien kunnallisteknisten kustannusten korvaamista infra-avustuksilla. (*Vantaan kaupunki*)
- Elinympäristön laadun varmistamisessa on erittäin tärkeää seudun heikoimpien alueiden elinvoimasta huolehtiminen, mikä on jo suunnitelmaluonnoksen tavoitteenasettelussa hyvin huomioitu. Segregaation ehkäisy tuleekin nostaa merkitykselliseen asemaan suunnitelman toteuttamisessa. Segregaatiokysymys

on nimenomaan urbaanien alueiden erityiskysymyksiin ja haasteisiin vastaamista, mikä tulee näkyä mm. suunnitelmaluonnoksessa mainitun myönteisen erityiskohtelun ohjelman valmistelussa ja toteuttamisessa. *(Helsingin kaupunki)*

- Nurmijärvi pitää hyvänä suunnitelmaluonnoksen kirjauksia arkkitehtuurin, rakentamisen ja elinympäristöjen laadusta. Asumisen laatutekijöitä tulee kuitenkin tarkastella suhteessa sijaintiin ottaen huomioon asetettujen asuntotuotantotavoitteiden saavuttaminen. *(Nurmijärven kunta)*
- Infra-avustuksilla on merkitystä keskustun kehittämisen ja vetovoimaisena pitämisen kannalta, mutta myös eriytymiskehityksen estäjänä. *(Sipoon kunta)*
- Keinovalikoima asuntotuotannon ja asuinympäristöjen laadun varmistamiseen tulisi olla nykyistä korostetumpi, jotta uudistuva ympäristö kestäisi paremmin aikaa. Samalla kunnat voisivat käyttää niitä tukena nopeasti kasvavan seudun kehittämisen laatutekijöitä toteuttajille perustellessaan. *(Kauniaisten kaupunki)*
- Määrällisten tavoitteiden lisäksi on huomioitava asumisenlaatu. Asuntojen hallintamuoto- ja kokojakaumaan asuinalueella tulee jatkossa kiinnittää entistä enemmän huomiota, jotta mahdollistetaan seudun tasapainoinen kasvu ja ehkäistään eriytymiskehitystä. HSY pitää myös tärkeänä, että segregaatiokehityksen hillitsemiseksi laaditaan myönteisen erityiskohtelun ohjelma. Tähän liittyen tarpeellista olisi myös nykyisten ja uusien tukimuotojen (kohdistuen mm. purkavaan saneeraukseen, infra rakentamiseen, elinympäristön laatuun) tarkastelu segregaatian hillinnän näkökulmasta asuinalueiden kehittämiseksi *(HSY)*.
- MAL 2019 -suunnitelmassa ehdotetaan alueiden eriytymiskehitystä hillittävän vahvistamalla olemassa olevia alueita ja niiden elinympäristön laatua ja että kohtuuhintainen asuminen on taattava myös raidekäytävien vaikutusalueilla. Espoon kaupunki kannattaa suunnitelmassa mainitun myönteisen erityiskohtelun ohjelman käynnistämistä. *(Espoo)*
- Espoo pitää tärkeänä, että ohjelmalle varataan sekä valtion että kuntien taholta riittävät resurssit, ja siitä myönnetään avustuksia eriytymiskehityksen uhan alla olevien asuinalueiden laadun parantamisen ohella myös mm. lähiöostareiden kehittämiseen sekä asukastalojen tai vastaavien asukkaiden yhteisten kokoontumistilojen hankintaan ja ylläpitoon. Asuinalueiden eriytymiskehityksen hillinnän näkökulmasta on myös tärkeää, että etenkin eriytymisuhan alla olevilla asuinalueilla on käytettävissä asunto-osakeyhtiöiden peruskorjauksiin takauslainoja riittävällä myöntövaltuudella, ja että asunto-osakeyhtiöiden energiakorjauksiin myönnetään avustuksia. *(Espoo)*
- Koventuvat vaatimukset keskustojen tiivistämisestä aiheuttavat mm. sen, että yhä useampi kuntalainen altistuu keskustan halkaisevan moottoritien ja rautatien melulle. Meluntorjunta-asiat on myös otettava huomioon siten, ettei torjunnan kustannuksia yksin kaadeta kunnan maksettaviksi. *(Mäntsälän kunta)*

Valtionhallinto

- Segregaation hillitsemiseksi on tarpeen huolehtia asuntokannan monipuolisuudesta sekä elinympäristön laadusta. *(Ympäristöministeriö)*
- Elinympäristön laatuun kuuluu myös asuinalueen terveellisyys ja turvallisuus. Erityisesti täydennysrakentamisessa nousee esiin meluntorjunnan ja ilmanlaadun merkitys. Myös meluntorjunta ja ilmanlaadun hyvän tason varmistaminen on syytä tuoda esiin siinä missä viheralueiden riittävyyskin elinympäristön laadun vahvistamisotsikon alla. *(Uudenmaan ELY-keskus)*
- Suunnitelmaluonnoksessa katsotaan, että valtion tulisi sitoutua infra-avustuksiin täydennysrakentamisen turvaamiseksi ja uusien alueiden avaamiseksi. VM:n näkemyksen mukaan kunnallistekniikka-avustusten tulisi kokonaan suuntautua täydennysrakentamiskohteisiin. VM katsoo suunnitelmaluonnoksen tavoin, että jatkossa tulee varmistaa, että kunnallistekniikka-avustukset myönnetään ainoastaan maankäytön ensisijaisille kehittämisvyöhykkeille. *(Valtiovarainministeriö)*

Järjestöt ja muut vastaavat tahot

3.5 Asuntokannan laatu

Kuntasektori

- Myös asuntokannan laadusta huolehtiminen on segregaaion ja alueiden vetovoimaisuuden näkökulmasta tärkeää. Tavoitteen saavuttamiseksi tarvitaan kuntien ohella myös muiden institutionaalisten vuokranantajien ja asunto-osakeyhtiöiden panosta, mitä voisi tuoda suunnitelmaluonnoksessa enemmän esiin samoin kuin ratkaisukeinoja näiden muiden sidosryhmien osallistamiseksi. (*Helsingin kaupunki*)

Valtionhallinto

Järjestöt ja muut vastaavat tahot

- Täydennysrakentamista ja tiivistämistä edistävät keinot on esitettävä konkreettisesti, vastaavaan tapaan kuin liikenteen ratkaisuja on suunnitelmassa esitetty. Miten esimerkiksi tehostetaan olemassa olevan rakennuskannan resurssiviisasta (uudelleen)käyttöä eri vyöhykkeillä, tyhjien tilojen käyttötarkoituksen muutoksia jne? Prioriteettina ensisijaiset kehittämisen vyöhykkeet. (*RAKLI*)

3.6 Rakennuskannan energiatehokkuus

Kuntasektori

- Rakennuskannan energiatehokkuuden näkökulma on nostettu suunnitelmaluonnoksessa esiin, mutta sille ei ole asetettu varsinaisia tavoitteita, kuten liikenteelle on. Helsinki on huomionnut rakennuskannan energiatehokkuuden Hiilineutraali Helsinki 2035 –toimenpideohjelmassaan ja aikoo osaltaan edistää asiaa lähivuosina. Tulevaisuuden haasteita seudulla on erityisesti jo olemassa olevan asuntokannan energiatehokkuuden parantaminen. Lisäksi tarvitaan uusia avauksia hiilineutraalin asuntorakentamisen kehittämiseen. (*Helsingin kaupunki*)
- Alueen kuntien tulee myös näyttää hyvää esimerkkiä puurakentamisessa omissa projekteissaan. (*Kauniaisten kaupunki*)
- Asuntorakentamisella on liikenteen ohella merkitystä päästöjen syntymiseen, minkä vuoksi MAL-suunnitelmassa olisi hyvä huomioida paremmin seikkoja, joilla asuntorakentamisen päästöjä voidaan vähentää. (*Uudenmaan liitto*)
- Lähes puolet seudun asuntokannasta on 1960-1980 -lukuilla rakennettua ja peruskorjausikäistä. Seudulla tulee panostaa voimakkaasti energia saneerauksiin peruskorjausten yhteydessä. (*HSY*)
- Uudisrakennukset ovat energiatehokkaita, mutta rakentamisen aikaisten päästöjen, ns. ”hiilipiikin” osuus rakennuksen elinkaaren aikaisista päästöistä on nykyään merkittävä. Tämä johtuu siitä, että luonnonvarojen käyttöön rakentamisessa ei vielä kohdistu riittävää huomiota. Puutuotteiden tuotannon ympäristövaikutukset ovat merkittävästi vähäisemmät kuin teräksen, alumiinin, sementin ja muovin valmistuksen vaikutukset. Lisäksi puurakentamiseen sitoutuu hiiltä pysyvästi. Tämän vuoksi puurakentamista on tärkeä edistää kaikilla kaavoitukseen ja rakentamismääräyksiin vaikuttavilla ohjelmilla. (*HSY*)
- MAL 2019-suunnitelmaluonnoksessa kiertotalous on teemana mainittu muun muassa rakennus- ja purkujätteen kierrätyksen ja rakennusten muunneltavuuden näkökulmista. Sitran tukemassa ja Green Building Councilin vuonna 2018 toteuttamassa Kiertotaloussprintissä on etsitty laajasti keinoja kiertotalouden edistämiseen kiinteistö- ja rakennusalaalla. MAL-valmistelussa on tarpeen ottaa huomioon Kiertotaloussprintistä tulevat suositukset. Kiinteistö- ja rakennusalan lisäksi valmistelussa olisi hyvä tarkastella kiertotalouden näkökulmia laajemminkin. (*HSY*)
- MAL-suunnitelman edetessä MAL-sopimusvaiheeseen olisi tarpeen etsiä uusia tapoja rahoittaa kaupunkien ja kuntien päästövähennystavoitteiden toteutumista. Erityisesti puurakentamisella ja kestäväällä korjausrakentamisella saavutettaville alueellisille päästövähennyksille voisi MAL-sopimuksessa asettaa tavoitteet ja niiden saavuttamista tukevat rahoitusmallit. (*HSY*)

- Suunnitelmaluonnoksessa esitetyt tiukat liikenteen kasvihuonekaasujen päästövähennystavoitteet tuovat Helsingin seudun kehittämiseen vahvat haasteet. Esimerkiksi valtioneuvoston energia- ja ilmastostrategiassa liikenteelle on asetettu 50 prosentin päästövähennystavoite vuoteen 2005 verrattuna. Ehkä juuri tämän takia suunnitelma on edelleen varsin liikennepainotteinen, eikä siinä oteta kantaa siihen, millä asumisen energia tuotetaan, eikä juurikaan siihen, miten perusparannuksien kautta energiaa voidaan säästää eikä pohdita laajemmin rakentamisen CO₂-päästöjen vähentämisen keinoja. Ilmastonmuutoksen etenemisen torjumiseksi nämä olisivat erityisen tärkeitä pohdittavia asioita, mutta suunnitelmassa ei esitetä tukimuotoja näille tavoitteille. *(Kirkkonummi)*
- Espoon kaupunki kannattaa MAL 2019 -suunnitelmassa mainittuja keinoja vaikuttaa energiatehokkuuteen ja kestäväan kehitykseen mm. hyödyntämällä älykkäitä energiaratkaisuja sekä edistämällä rakennus- ja purkujätteen uusiokäyttöä. *(Espoo)*

Valtionhallinto

Järjestöt ja muut vastaavat tahot

- Päästöihin voi pureutua liikkumisen lisäksi olemassa olevan rakennuskannan resurssiviisaalla käytöllä ja kehittämisellä. *(RAKLI)*

5 Liikennejärjestelmä

4.1 Liikennejärjestelmän kehittäminen yleisesti (sis. kysymyksen 2.4.)

Kuntasektori

- Seudun tavoiteltu kasvu niin väestön kuin työpaikkojen osalta edellyttää liikkumisen ja liikenteen suunnittelua, jotta jatkossakin seutu säilyy elinvoimaisena, houkuttelevana ja kilpailukykyisenä. Liikenteen osalta on tärkeää löytää sellaiset toimenpiteet, joilla turvataan liikenteen sujuvuus kasvavasta liikenteen määrästä huolimatta. Joukkoliikenteen kehittämisen edellytysten ja pyöräilyn houkuttelevuuden lisääminen ovat erityisen tärkeitä. *(KUUMA-liikelaitos, Nurmijärvi, Kerava, Järvenpää, Pornainen)*
- Mikäli ennusteiden mukainen kasvu toteutuu, on odotettavissa, että liikennemäärät tulevat kasvamaan nykyisestä merkittävästi. *(Vihti)*
- Suunnitelmassa pitäisi nostaa nykyistä terävämmiin esiin seuraavan neljän vuoden aikana tärkeimmät toimenpiteet/teemat unohtamatta kuitenkaan muiden toimenpiteiden toteuttamisen edistämistä. Koska sitovana tavoitetasona on esitetty CO₂-päästöjen vähentämistavoite, pääpaino voisi olla joukkoliikenteen ja pyöräilyn edistämisessä. Suunnitelma on laaja ja sisältää lukuisan määrän toimenpiteitä, mikä johtaa siihen, että punainen lanka helposti häviää. *(KUUMA-liikelaitos, Nurmijärvi, Kerava, Järvenpää, Pornainen)*
- Kestävän liikkumisen edistäminen ja kasvihuonekaasupäästöjen vähentäminen ovat koko seudun kannalta arvokkaita pyrkimyksiä. On kuitenkin tärkeää, että liikennejärjestelmä toimii myös sujuvasti ja turvallisesti. Joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn rinnalla myös ajoneuvoliikenteen palvelutason tulee olla riittävällä, seudun kasvun ja maankäytön tarpeiden huomioon ottavalla tasolla. Liikenteeseen liittyvien kustannusten tulee pysyä hallittavalla ja ennakoitavalla tasolla. Ajoneuvoliikenteen matka-aikojen ennakoitavuus ja ruuhkautumisen hillitseminen, kävelyn ja pyöräilyn edellytysten parantaminen, liikkumisen turvallisuuden kohentaminen, joukkoliikenteen kulkutapaosuuden kasvattaminen ja liikenteen ympäristökuormituksen vähentäminen tukevat merkittävästi seudun kasvua, kilpailukykyä ja hyvinvointia pitkällä aikavälillä. *(KUUMA-liikelaitos, Nurmijärvi, Kerava, Hyvinkää, Järvenpää, Pornainen)*
- Helsingin seudun ytimessä sijaitsevien joukkoliikenteen ja tavaraliikenteen kannalta tärkeiden valtakunnallisten solmupisteiden saavutettavuus tulee turvata. *(KUUMA-liikelaitos, Nurmijärvi, Kerava, Järvenpää, Pornainen)*
- Hankkeiden suunnitteluvalmiuksien edistäminen on erittäin tärkeä seudullinen kysymys, sillä hankkeiden viivästyksellä on merkittäviä negatiivisia vaikutuksia liikennejärjestelmän toimivuuteen. Tieverkolle sijoittuvien hankkeiden suunnitteluvalmiuksia tulee edistää aktiivisesti yhteistyössä valtiotoimijoiden kanssa. Suurten hankkeiden kohdalla suunnittelukustannukset voivat kohota miljooniin euroihin, joten suunnittelun vaatimat resurssit tulisi ottaa huomioon myös seudullisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa. *(KUUMA-liikelaitos, Nurmijärvi, Kerava, Järvenpää, Pornainen)*
- Suunnitelmassa ei pystytä uskottavasti kuvaamaan kehitystä ja toimenpiteitä, jotka tuottavat verkostomaiset joukkoliikenne- ja pyöräily-yhteydet kehysalueen keskusten välille *(Tuusula)*
- Maankäytön ja asumisen osalta suunnitelma on sovitettu onnistuneesti yhteen, mutta liikenteen osalta, mm. tiemaksujen sisältyessä suunnitelmaan, suunnitelma herättää epävarmuutta suunnitelman kuntakohtaisten tai seutua koskevien vaikutusten osalta. Kehyskuntien alueella liikenteen osalta suunnitelma ei tarjoa vakuuttavia ratkaisuja. *(Tuusula)*
- On hyvä, että MAL-työssä on lähdetty suunnittelemaan ja kehittämään seudun liikennejärjestelmää ja maankäyttöä peilaten vahvasti asetettuihin tavoitteisiin. Tässä on nähtävissä selvää edistystä verrattuna aiempiin HLJ-suunnitelmiin. Tavoitelähtöisyys näkyy suunnitelmaluonnoksessa mm. siten, että seudulle suunnitellaan aidosti nykyistä kestävämpään liikkumiseen painottuvaa liikennejärjestelmää ja esitetään toimenpiteitä, jotka tehokkaimmin edistävät asetettujen tavoitteiden saavuttamista. *(Helsinki)*
- MAL-suunnitelmaluonnoksessa mainituissa liikenteen tulevaisuuden ratkaisuissa on tarkasteltu liian suppeasti liikenteen uusien teknologioiden ja datan tarjoamia mahdollisuuksia optimoida liikennejärjestelmää. Suunnitelman toimenpiteissä tulee painottaa kehityshankkeita, joissa hyödynnetään mm. tekoälyä ja muita teknologioita, jotka saattavat jo lähitulevaisuudessa mahdollistaa koko liikennejärjestelmän kapasiteetin nykyistä tehokkaampaa käyttöä. *(Helsinki)*

- On tärkeää, että liikenteen infrastruktuuria kehitetään, jotta kunta voi toteuttaa kasvutavoitteitaan. Tässä suhteessa suunnitelmaluonnos painottaa liikaa pääkaupunkiseutua jättäen kehyskunnat vähälle huomiolle. (*Sipoo*)
- MAL 2019 suunnitelma tukee liikenteen osalta erittäin hyvin Vantaan kaupungin tavoitteita ja sen valmistelussa on kuultu kaupunkeja esimerkillisesti. Vaikutusten arvioinnin perusteella näyttää siltä, että liikenteen kasvua saadaan hallittua ja siirrettyä kestävämpiin kulkumuotoihin. Maankäytön kasvun ohjaaminen joukkoliikennekaupunkiin tukee kehitystä ja mahdollistaa jatkossa entistäkin paremman palvelun asukkaille. (Vantaa)

Valtionhallinto

- Suunnitelmassa olisi tarpeen tuoda paremmin esiin Helsingin seudun erityisen suuri valtakunnallinen merkitys. Helsingin seudulla sijaitsee merkittäviä valtakunnallisia toimintoja, mm. satamia, terminaleja ja kansainvälinen lentokenttä. Juuri voimaan tullut asetus liikenteen pääväylistä määrittelee valtatie 1, 2, 3, 4 ja 7 sekä pääosan kehä III:sta (kantatie 50) valtakunnallisesti merkittäviksi. MAL 2019 suunnitelma painottuu henkilöliikenteeseen ja etenkin väestönkasvun ja asuntotuotannon sijoittumisen vaikutuksiin liikennejärjestelmälle. Sekä seudun sisäisen, että valtakunnallisen tavaraliikenteen ja logistiikan käsittely on suunnitelmassa heikommin esillä. (*Uudenmaan ELY-keskus*)
- Vaikka suunnitelmassa ei esitetä toimenpiteitä kuin 14 kunnan alueelle, pitäisi suunnitelman toteuttamisen vaikutukset laajemmalle alueelle arvioida sekä tunnistaa paremmin myös Helsingin seudulle tulevan ulkoisen liikenteen merkitys. Välittömästi MAL suunnittelualan ulkopuolella sijaitsevat keskisuuret kaupungit Porvoo, Lohja, Lahti ja myös Riihimäki ja Hämeenlinna ovat kiinteä osa pääkaupunkiseudun työssäkäyntialuetta. Suunnitelmassa pitäisi vähintään kuvata valtakunnallisen ja pitkämatkaisen liikenteen määriä, kasvuennusteita ja suuntautumista Helsingin seudulla. Etenkin pääkaupunkiseudulla tehtävillä liikenneverkon toimenpiteillä ja joukkoliikennematkailuilla vaikutetaan ratkaisevasti myös siihen, miten hyvin sekä kehysalueelta, että MAL suunnittelualan ulkopuolelta tulevat päivittäiset matkat saadaan ohjattua kestäviin kulkumuotoihin ja miten elinkeinoelämän kuljetukset sujuvat. (*Uudenmaan ELY-keskus*)
- Helsinki on valtakunnan pääkeskus ja seutu on maan merkittävin kaupunkiseutu, jolla on paljon vuorovaikutusta kaupunkiseudun ulkopuolelle. Liikenteellisesti Helsingin seutu ei ole pelkästään päätepiste vaan myös kotimaisen ja kansainvälisen liikenteen solmu ja läpikulkupaikka. Suunnitelmassa valtakunnalliset ja yliseudulliset kysymykset on käsitelty melko ohuesti. Valtion intressi ja osapuolten yhteistyön tarve pitkämatkaisen liikenteen ja kuljetusten terminaaliyhteyksien turvaamisessa on suunnitelmassa todettu, mutta asian merkitys jää kokonaisuudessa vähäiselle huomiolle. Kehyskuntien reunakunnat näyttäytyvät suunnitelmassa pitkälti keskusta-alueen ja pääkaupunkiseudun näkökulmasta. Reunakunnilla on myös vuorovaikutusta seudun ulkopuolelle ja keskenään. (*Väylävirasto*)
- Vuonna 2018 laadittiin yhdessä seudun toimijoiden kesken *Helsingin seudun tieverkon luokitus ja palvelutasotavoitteet* –raportti (Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 58/2018). Työn aikatahtia oli vuodet 2030 ja 2050. Työn tavoitteena oli saavuttaa seudun toimijoiden kesken yhteinen näkemys siitä, minkälainen on seudullisesti keskeisen tieverkon merkitykseen perustuva luokitus koko Helsingin seudulla ja millaista palvelutasoa mm. liikenneturvallisuuden, toimintavarmuuden ja sujuvuuden suhteen ja toisaalta maankäytön kehittämisellä näkökulmasta pyritään Helsingin seudun eri luokkaisilla tiejaksoilla tarjoamaan. Selvityksen perusteella, jäsentelyä ja visiota tulee tarkastella osapuolten yhteistyönä riittävän usein, jotta jäsentely elää ajassa ja mahdollistaa seudun kehittämisen, kun näköpiiriin tulee muutosvoimia, joilla on vaikutusta liikenteeseen. Luokituksen tarkastelu tulee kytkeä jatkossa MAL-prosessin nelivuotiseen sykliin, koska tarkasteltavat asiat ja ilmiöt ovat samoja. Väylävirasto on hyväksynyt raportissa esitetyn eri osapuolten intressien yhteensovittamisen yhteistyömallin ja hyödyntää valmistunutta selvitystä Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnittelussa. (*Väylävirasto*)
- Liikennejärjestelmän kehittämisessä painopiste tulee olemaan suunnitelman mukaan kestävän liikkumisen edellytysten parantamisessa, erityisesti raidejoukkoliikenteessä ja pyöräliikenteessä. Tieliikenteeseen kohdistuvilla toimilla parannetaan erityisesti tavaraliikenteen ja joukkoliikenteen sujuvuutta. Maankäytön tiivistäminen em. periaatteiden mukaisesti tukee tällaista liikennejärjestelmän kehittämistä. Ympäristöministeriö pitää näitä linjauksia mm. ilmastonäkökulmasta katsoen perusteltuina. (*Ympäristöministeriö*)
- Toteutettujen poikkeuksellisten suurten (mm. länsimetro ja kehärata) investointien hyödyntäminen edellyttää lisäasuntotuotantoa vielä pitkään. Valtiovarainministeriö ei ota kantaa yksittäisten liikennehankkeiden toteuttamiseen. (*Valtiovarainministeriö*)

- LVM pitää hyvänä, että kärkeineissa korostuu raideliikenteen ja pyöräliikenteen kehittäminen sekä investointien painottuminen kestävästä liikkumisesta edistämiseen. Kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen kannustava arkiympäristö on keskeinen tekijä liikenteen kasvihuonekaasupäästötavoitteiden saavuttamisen näkökulmasta. Nykyisen järjestelmän tehokas käyttö ja olemassa oleva rakenteen hyödyntäminen on kannatettavaa. *(Liikenne- ja viestintäministeriö)*
- Automaattiset liikennevälineet mahdollistavat todella tehokkaiden uusien eri liikennemuotojen yhdistelevien liikenteen palveluiden tarjoamisen. Tämän kehityksen myötä autoille varattujen parkkipaikkojen määrää voidaan huomattavasti vähentää. Vuoteen 2030 mennessä lienee jo mahdollista sekin, että tietyille alueille ei enää sallita omalla autolla ajamista. Tämä kehitys avaa kaupunkiympäristön uudelleenlaajentamista suuria mahdollisuuksia. *(Liikenne- ja viestintäministeriö)*
- Automaatiokehityksen johdosta infrastruktuuriin kohdistuu huomattavia muutospaineita. Muutosten toteuttaminen edellyttää pitkäjänteisyyttä, mutta tarpeiden hahmottamisella liikennejärjestelmätasolla ja suunnittelussa on jo kiire. Automaattiliikenteelle on esimerkiksi osoitettava omia kaistojaan, joiden yhteyteen on varattava varoalueita mahdollisia vikatilanteita varten sekä alueita matkustajien ja tavaroiden kyytiin ottamista ja poistumista varten. Lisäksi suunnittelussa tulee varautua tavarakuljetusten lastaus- ja purkualueiden ja dronejen kulkureittien määrittämiseen. Myös fyysisen infrastruktuurin ja olosuhdetiedon tuottamisessa datamuotoon on edettävä määrätietoisesti ja luotava edellytyksiä liikenteen automaattiliikenteen operointiin ja ohjauksen ja mm. geofencing –menetelmän käyttöön. *(Liikenne- ja viestintäministeriö)*
- Edellä sanotun johdosta automaattiliikenteeseen varautumisen suunnittelu tulee välttämättä ja tarvittavat toimenpiteet tulee jo tulevilla MAL-sopimuskaukulla konkretisoida kaikilla suunnittelun ja päätöksenteon tasoilla ja aikajänneillä. *(Liikenne- ja viestintäministeriö)*
- MAL-suunnitelmassa on vain vähän mainintoja liikenneturvallisuudesta. Siirtymät ajoneuvoliikenteestä joukkoliikenteeseen parantavat kokonaisturvallisuutta. Luonnoksen mukaan sekä ajosuorite että henkilövahinkojen määrä asukasta kohden vähenee vertailuvaihtoehtoon nähden. Uusien pyöräilyreittien rakentaminen vähentää kevyen liikenteen onnettomuuksia, kun kävely ja pyöräily eritellään omille väylilleen. Traficom pitää tätä varsin hyvänä kehityssuuntana. *(Traficom)*

Järjestöt ja muut vastaavat tahot

- Raideliikenne on kasvava toimiala sekä elinehto Suomen kilpailukykyllä. Raideliikenteen kasvua on tuettava johdonmukaisilla valinnoilla ja päätöksenteolla sekä kasvun esteitä poistamalla. Raideliikenteen kasvu ja kilpailukyky kehittäminen suhteessa muihin liikennemuotoihin edellyttää pitkäjänteistä rataverkon investointiohjelmaa, järkevää investointihankkeiden priorisointia ja riittävää perusradanpidon rahoitusta. Raideliikenteen kilpailukyky kannalta on välttämätöntä investoida rataverkon välityskykyyn ja lisäkapasiteettiin. Samalla on varmistettava rautatieoperoinnin turvallinen kehitys. *(VR-yhtymä)*
- VR esittää, että alueen raidevisio eli rautatieliikenteen kehittämissuunnitelma ja tulevaisuusvisiot laaditaan yhteistyössä eri toimijoiden ja rautatieyritysten kesken. Tässä visiossa tulisi tunnistaa ja ottaa huomioon rautatiejärjestelmän toiminnalliset pullonkaulat ja perusväylänpitotarpeet. Rautatiejärjestelmän riittävä kokonais-, liityntäliikenne-, vaihtopaikka- ja monitoimijaympäristötoimivuus (huom. eri liikennelajit) tulisi tässä yhteydessä varmistaa. Rautateiden kärkihankkeiden suunnitelmat ja kustannusarviot tulisi päivittää Väyläviraston toimesta. Valmistelu- ja ohjelmointitöitä tulisi rytmittää 12 -vuotiseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan liittyväksi. Lisäksi ns. KUHA-lista olisi tarkasteltava ja määriteltävä tarkemmin. Kalustokysymyksetkin tulevat aikanaan ratkaistaviksi, mutta käsityksemme mukaan kalustonhankintaa tai teknisiä ominaisuuksia (kuten kaksikerroksisuutta) ei ole tarkoituksenmukaista käsitellä suunnitelmassa. *(VR-yhtymä)*
- Suunnitelmassa esitetyt pidemmän aikavälin liikennehankkeet parantavat nähdäksemme joukkoliikenteen kilpailukykyä ja edistävät Helsingin seudun valtakunnallista saavutettavuutta suunnitelman tavoitteiden mukaisesti. Pidämme erittäin tärkeänä raideverkoston toteuttamista ja vaiheistuksen suunnittelemista pitkäjänteisesti ja yhtenä kokonaisuutena. *(VR-yhtymä)*
- Suunnitelmassa esitetty raidevisio ja sen toteutuspolku ovat realistinen ja kannatettava tapa kehittää liikennejärjestelmää kestäviin kulkumuotoihin pohjautuvaksi. Joukkoliikenteen integroiminen on perusteltua tehdä kokonaisuutena juna ja metroverkosta alkaen. *(VR-yhtymä)*

- Sekä lyhyellä että pitkällä tähtäimellä tulee koko ajan huolehtia väyläverkoston kunnossapidon turvaamisesta ja riittävistä toimenpiteistä väyläinfran tämänhetkisen korjausvelan lyhentämiseen. (VR-yhtymä)
- Liikenneinvestointien lähtökohtana pitää olla yhteiskunnan varojen mahdollisimman tehokas käyttö, jolloin etusijalle asetetaan kustannustehokkuus aluepoliittisten näkökulmien sijasta. Liikenneinvestoinneilla on huomattava vaikutus kaupan ja teollisuuden omiin investointeihin, ja epävarmuus hankkeiden toteutusaikataulusta aiheuttaa elinkeinoelämän hankkeiden lykkäytymistä ja taloudellisia menetyksiä. Hyvän liikenneinfrastruktuurin ylläpitäminen ja kehittäminen on kestävä kehityksen mukaista – sujuvat liikenneyhteydet hyödyttävät niin joukko- kuin muu-takin liikennettä ja vähentävät päästöjä. Kustannustehokkaat väylähankkeet ovat tuottavia investointeja, jotka kannattaa toteuttaa vaikka lainarahalla. (Helsingin seudun kauppakamari)
- Olennainen osa liikennejärjestelmän toimivuutta on olemassa olevan infrastruktuurin kunto ja liikennöitävyys. Järjestelmän kehittämisen ohella on myös perustienpitoon varattava riittävästi resursseja. (Helsingin seudun kauppakamari)
- Kehitettäessä liikennejärjestelmää ja -palveluita tulee julkisten tahojen toimia ensisijaisesti mahdollistajina uusien tuotteiden ja palvelujen markkinoille pääsyssä. Tämä toisi kilpailua kotimarkkinaan ja tuottaisi yrityksille viennin kannalta tärkeitä markkinareferenssejä. On tärkeää, että julkisia hankintoja ja julkista liikennettä suunniteltaessa käydään jatkuvaa vuoropuhelua alan eri toimijoiden kanssa. Julkisen liikenteen palveluiden tulisi kytkeytyä saumattomasti osaksi markkinaehtoisia palveluita esim. liikenteen solmukohtissa. Julkisissa hankinnoissa kaupunkien tulisi olla esimerkkeinä innovatiivisten julkisten hankintojen käytössä. (Helsingin seudun kauppakamari)
- Digitalisaation mahdollisuuksien hyödyntäminen saavutettavuuden parantamisessa ja liikenteen ennakoitavuudessa ja ennustettavuudessa on kannatettavaa. Digitalisaation osalta toimenpidekortteihin olisi hyvä lisätä mm. Länsilinkin tuleva tekoälyohjaus. (Helsingin satama)
- MAL 2019 -suunnitelmaluonnoksesta aukeaa ajatus, jossa toimivaa liikkumistapaa eli henkilöautoilua rajoitettaisiin ja sen jälkeen mahdollisesti luotaisiin korvaava tapa liikkua. Tällainen toiminatamalli rajoittaa ihmisten liikkumista, nostaa matka-aikoja ja liikkumisen kustannuksia. Tämän seurauksena työn tekemisen ja yritystoiminnan toimintaedellytykset heikkenevät eli kansalaisten elintaso laskee. (Autoliiton Helsingin seudun osasto)
- Älyliikenteen ja tiedon hyödyntämisen mahdollisuudet, liikenteen palveluistuminen ja jakamistalous sekä digitalisaation tuoma murros ovat kaikki esillä luonnoksessa. Konkreetteja toimia tarvitaan lisää etenkin automatisaatioon varautumisen ja sen edistämisen osalta. Kaupunkitasolla tulee panostaa reaaliaikaisen tiedon saatavuuteen ja älykkääseen infrastruktuuriin automatisaation mahdollistamiseksi kaikissa liikennemuodoissa. Samoin kokeiluissa tulee vahvasti panostaa liikenteen automatisaatoratkaisuihin. (ITS Finland ry)
- Kehitettäessä liikennejärjestelmää ja -palveluita julkisten toimijoiden tulee toimia aktiivisina mahdollistajina uusien liiketoimintalähtöisten tuote- ja palveluinnovaatioiden markkinoille pääsyssä. Tämä luo kilpailua kotimarkkinaan ja tuottaa yrityksille viennin kannalta tärkeitä markkinareferenssejä. Tämän vuoksi julkisia hankintoja ja julkista liikennettä suunniteltaessa tulisi käydä jatkuvaa vuoropuhelua alan eri toimijoiden kanssa. (ITS Finland ry)
- Helsinki voisi toimia kokonaisuutena älykkään liikenteen koekenttänä. Tämän tukemiseksi julkisen liikenteen palveluiden tulisi kytkeytyä saumattomasti osaksi markkinaehtoisia palveluita. Suunnitelmassa esitetyt toimet ovat monilta osin tätä tukevia, mm. liikenteen solmukohtien kehittämisen osalta. Kuitenkin tiedon ja rajapintojen avoimuudessa tulisi vaatia vielä liikennepalvelulakiakin pidemmälle menevää yhteistyötä ja avoimuutta, jotta todellinen edelläkävijyys on mahdollista. (ITS Finland ry)
- MAL-luonnoksessa on jokseenkin vähän huomioilla liikennejärjestelmän ja siihen kytkeytyvien palveluiden (ml. järjestelmän ICT-ratkaisut) elinkeinopoliittinen ulottuvuus. Liikennealan tuotteista ja palveluista voidaan rakentaa uusi kasvun ja viennin toimiala. Suomalaiset yritykset ovat jo aktiivisesti mukana kansainvälisillä markkinoilla ja alan startup -yritykset on noteerattu kansainvälisten investoijien keskuudessa. Erityisesti Helsinki on laajan kansainvälisen kiinnostuksen kohteena. (ITS Finland ry)
- Vaikka tarkastelun on ulotettu vuoteen 2050 saakka, ei suunnitelmassa näy lainkaan ajatuksia liikkujien valintojen muutoksista. Jos todetaan, että tieverkon tulee mahdollistaa automaattiajoneuvoilla operointi, tulee pohtia myös, mitä muuta se muuttaa koko liikennejärjestelmässä. Onko myöskään ajateltu, että mahdollinen laajamittainen sähköistyminen synnyttää helposti hyvin paljon uusia kevyitä kulku- ja kuljetustapoja, niin maan päällä kuin ilmassakin. (Liikennesuunnittelun seura)
- Suomalaiset - myös suuri osa Helsingin seudulla asuvista - tarvitsevat autoa moneen eri tarkoitukseen. Työssäkäyntimatkat ovat vain osa niistä. Perheet tarvitsevat autoa lasten viemiseksi päiväkotiin ja sieltä

ajoissa pois hakemiseen. Auto on yhdyskuntarakenteen vuoksi usein suorastaan välttämätön kauppamatkoihin ja vaikkapa omien ikääntyneiden vanhempien asioiden hoitamiseen. Auton merkitystä ihmisille ei suunnitelmaluonnosta laadittaessa ole mitä ilmeisimmin tiedostettu. (*Autoliitto*)

- Jos suunnitelma toteutuu ehdotetussa muodossa, se vahingoittaa väistämättä seudun, erityisesti Helsingin kantakaupungin elinkeinoelämää. Myös asukkaiden arkisten toimien hoitaminen vaikeutuisi olennaisesti, ja seudun tuottavuus heikkenisi. Kaikella tällä olisi puolestaan negatiivinen heijastusvaikutus koko maahan. (*Autoliitto*)
- Nyt liikkumisesta ollaan tekemässä rasite, joka keskittää asumisen, työpaikat ja kaupan entistä enemmän alueen vahvimmille kasvualueille. Suurimpia häviäjiä tässä kehityksessä ovat alueen laidoilla asuvat tai työskentelevät ihmiset sekä siellä toimivat yritykset. Liikkumisen kilpailukykyä voitaisiin edistää esimerkiksi purkamalla ruuhkia rakentamalla Kehä 2:n jatko Vihdintielle ja Valtatie 3:lle. (*Autoliitto*)

4.2 Raideliikenteen investointihankkeet

Kuntasektori

- Maankäyttöön tukeutuvien liikennehankkeiden toteutumista voisi pyrkiä sitomaan asukasluvun saavuttamiseen vuosiluvun sijaan. Esimerkiksi uusi henkilöliikenteen raideyhteys voitaisiin toteuttaa siinä vaiheessa, kun riittävä asukaspohja on saavutettu. (*KUUMA-liikelaitos, Nurmijärvi, Kerava, Järvenpää, Pornainen*)
- Espoon kaupunkirata mahdollistaa myös Rantaradan hyödyntämisen ja kehittämisen Kirkkonummelta länteen sekä joukkoliikenteen (*KUUMA-liikelaitos, Nurmijärvi, Kerava, Järvenpää, Pornainen*)
- Kaupunkiradan jatkaminen Leppävaarasta Kauklahteen on Espoon maankäytön ja liikennejärjestelmän kannalta hyvin tärkeä hanke, joka tulisi toteuttaa ensitilassa. Ratasuunnitelma on valmis, ja Espoo pitää valtion rahoituspäätöstä kiireellisenä koska toteutukseen pitää päästä heti. (Espoo)
- Kerava-Nikkilä ratahanke tulee nostaa MAL 2019 -suunnitelmassa ennen vuotta 2030 toteutettavien liikenneinvestointien hankekoriin ja laatia hankkeesta oma toimenpidekortti. Kerava - Nikkilä -radan henkilöliikenteen tulee näkyä MAL 2019 -suunnitelmassa vuoden 2030 joukkoliikennekartoissa (*KUUMA-liikelaitos, Nurmijärvi, Kerava, Järvenpää, Sipoo, Pornainen*)
- Suunnitelmaluonnoksen laatimisen jälkeen on valmistunut selvitys Kerava-Nikkilä –radasta. Selvityksen mukaan hanke on tarkoituksenmukaista ja kustannustehokasta toteuttaa jo ennen vuotta 2030. Kerava-Nikkilä -radan toteuttamisen kannalta on kolme keskeistä ratkaistavaa asiaa: 1. Seisontavarikon toteuttaminen Keravan Jäspilään. 2. Sipoon Nikkilän väkiluvun kasvattaminen. 3. Junakalustohankinta tulee selvittää tässä yhteydessä. Keravan näkökulmasta Jäspilään toteutettava varikko on asemakaavoituksen puolesta mahdollista toteuttaa välittömästi. (*Kerava*)
- Ilman Kerava-Nikkilä-radana avaamista henkilöjunaliikenteelle, Sipoon kunta ei pysty täyttämään CO2 päästövähennystavoitteita. KeNi-radana selvityksen johtopäätökset osoittavat, että KeNi-rata kuuluu ennen vuotta 2030 toteutettaviin liikenneinvestointeihin. Sipoon keskimääräinen asuntotuotantotavoite ylittää Kerava-Nikkilä-radana henkilöjunaliikenteeseen tarvittavan väestöpohjan selvästi. (*Sipoo*)
- Uudenmaan liitto pitää hyvänä Kerava-Nikkilä radan henkilöliikenteen aloittamisen sitomista maankäytön kehittymiseen. Tämä vastaa myös Uusimaa-kaavan ajatusta maankäytön ja liikenteen kytkennästä toisiinsa. (*Uudenmaan liitto*)
- Pasila-Riihimäen rataosuuden kapasiteetin lisäykseen liittyvä ratasuunnitelma on laadittu. Kerava edellyttää, että hanke käynnistetään nopeasti. (*Kerava*)
- Pasila-Riihimäki 2. vaiheen toteutuminen täysimääräisenä tulisi varmistaa MAL-sopimusneuvotteluissa. (*Hyvinkää*)
- Uusien nopeiden valtakunnallisten raideyhteyksien lähiliikennepotentiaalin tunnistaminen ja yhteyksien kytkeminen Helsingin seudun liikennejärjestelmään on tärkeää. Esimerkiksi Lentoradan osalta lähiliikennepotentiaali tulisi selvittää perusteellisesti. Hyrylä voitaisiin kytkeä lähijunaliikenteen piiriin ja Keravasta voitaisiin muodostaa kauko- ja lähiliikenteen solmupiste. Myös Espoo-Salo -oikoradan osalta lähiliikenteen rooli tulee pitää vahvasti esillä. Rata mahdollistaisi toteutuessaan esimerkiksi Vihdin Nummellan ja Kirkkonummen Veikkolan kytkemisen junaliikenteeseen. Lentoaseman pohjoispuolelle sijoittuvaa Tallinna-Helsinki -tunnelin jatketta voidaan käyttää henkilöliikenteen raideyhteytenä kehäradalta Klaukkalan kautta Hangonradalle. Tämä tarjoaisi mahdollisuuden Nurmijärven ja Rajamäen taajamien saamiseen henkilöjunayhteyden piiriin sekä yhteyden kehäradalle. (*KUUMA-liikelaitos, Nurmijärvi, Kerava, Järvenpää, Pornainen*)

- Lentoradan osalta lähiliikennepotentiaali tulisi selvittää perusteellisesti. Toteutuessaan lähi- ja kaukoliikenneyhteytenä Lentorata tarjoaisi merkittäviä kehittämis- ja tiivistämismahdollisuuksia raidekäytävän asemanseuduille. Keravasta voidaan muodostaa kauko- ja lähiliikenteen solmupiste. (Kerava)
- Lentorata on tunnistettu suunnitelmassa vuoden 2030 jälkeen toteutettavaksi hankkeeksi. Lentorata tulee suunnitella ja toteuttaa myös taajamajunaliikennettä ja pääkaupunkiseudun paikallisliikennettä palvelevana ratana. Uudelle radalle tulee toteuttaa asema Hyrylään. Tuusulan kunta katsoo, että kehysalueelta Helsingin niemelle johtavan väylästä liikennöinnin hidastuessa ja liikkujien määrän noustessa, Lentoradan hyödyntäminen nopeana taajamajunakäytävänä tulee olemaan perusteltua ja tarpeellista. Vähäisenkin paikallisliikenteen mahdollistaminen ja aseman sijoittaminen Hyrylän taajama-alueelle antaa mahdollisuuden tehostaa maankäyttöä merkittävästi, mikä on valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaista. (Tuusula)
- Espoo katsoo, että keskeneräisessä suunnittelutilanteessa Tallinnatunnelin linjausta ei tule lukita. Ratkaisu tulee tehdä myöhemmin, kun vaihtoehtoja on ehditty aidosti tutkia, arvioida ja vertailla. Tässä vaiheessa ei ole ainakaan edellytyksiä sulkea vaihtoehtoja pois. (Espoo)
- Tallinna-Helsinki -tunnelin jatke. Yhteyttä voidaan käyttää henkilöliikenteen raideyhteytenä kehäradalta Klaukkalan kautta Hangonradalle. Pitkällä aikavälillä Nurmijärven kirkonkylän ja Rajamäen taajamien saamiseen henkilöjunayhteyden piiriin olisi erittäin positiivinen asia. Hankkeen kustannusvaikutukset, sekä mm. maankäytön kytkeminen suunnitelmiin ovat keskeisiä jatkoselvitettäviä asioita. Kunta haluaa olla aktiivisesti mukana hankkeen valmistelevissa työryhmissä. (Nurmijärvi)
- Raidehankkeiden rinnalla liikennejärjestelmäsuunnittelussa tulisi varautua myös tulevaisuudessa mahdollisesti ajankohtaistuvien uusien juna-asemien rakentamiseen. Esimerkkeinä voidaan nostaa esiin Ristikydön ja Palopuron alueet. Myös vanhat juna-asemat tulisi kunnostaa, kuten Jorvas. (KUUMA-liikelaitos, Nurmijärvi, Kerava, Järvenpää, Pornainen)
- Palopuron uuden asemapaikan tarkempi suunnittelu on tarkoitus käynnistää vuoden 2019 aikana osana Palopuron osayleiskaavan laatimista. (Hyvinkää)
- Lentorata tulee linjata Hyrylän jälkeen siten, että se yhtyy pää- ja oikorataan Ristikydössä, jonne on mahdollista toteuttaa uusi merkittävä vaihtoasema ja Tuusulan näkemyksen mukaan vuoden 2040 jälkeen taajamarakennetta. (Tuusula)
- Espoon kaupunkiradan toteuttamisen vaikutukset ulottuvat myös pääradan suuntaan, koska se mahdollistaa paikallisjunaliikenteen tasapainoisen toimivuuden ollen edellytys mm. Pissararadan täysipainoiselle hyödyntämiselle. Lisäksi se vaikuttaa merkittävästi Turkuun suuntautuvan junaliikenteen häiriöherkkyyden pienenemiseen. Kaupunkiradan nopeaa käynnistämistä tulisikin edistää, etenkin kun sen toteutusvalmiudet ovat olemassa. (Kauniainen)
- Pissararadalla on tärkeitä seudullisia vaikutuksia ja sen rooli on olennainen ensisijaisesti valtakunnallisen raideverkon kapasiteetin lisäämisessä. Hankkeen toteuttaminen on edellytys esimerkiksi lentoradan toteuttamiselle. Liikenneviraston selvitysten mukaan Etelä-Suomen rautatieverkon ruuhkautuminen on kestänyt viimeistään vuonna 2035, ellei kehittämistoimia toteuteta. Pissaran ennakoitu rakentamisaika on 10 vuotta, joten on tärkeää, että päätöstä kapasiteettiongelmien ratkaisemiseksi ei lykätä. Valtakunnallisen rautatieliikenteen kapasiteetin kasvattamiseksi, asuntotuotannon vauhdittamiseksi ja rautatie- sekä metrojärjestelmien yhteenkytkemiseksi tulee Pissararadan toteutus aloittaa vuoteen 2025 mennessä. (Helsinki)
- Östersundomin alueen toteuttamisen ja siihen liittyvän metroyhteyden suunnittelua tulee jatkaa. Tavoitteena tulee olla metron jatkeen toteuttamispäätöksen tekeminen 2020-luvun puolessavälissä. (Helsinki)
- Uusien liikenneinvestointien ja niihin kytkeytyvien ensisijaisten maankäytön kehittämisalueiden toteuttamisjärjestystä tulee tarkastella seudullisesti yhtenäisillä kriteereillä alueiden asuntorakentamisen kokonaispotentiaali huomioiden. (Helsinki)
- Helsingin maankäytön kehittämisen kannalta on erittäin tärkeää, että uuden yleiskaavan toteuttamisohjelman ensimmäiseen vaiheeseen aikataulutetut kolme uutta pikaraitiotiehanketta (Vihdinbulevardin pikaraitiotie, Viikin–Malmin pikaraitiotie ja Tuusulanbulevardin pikaraitiotie) ovat mukana ensimmäisen vaiheen toteutusohjelmassa. (Helsinki)
- On myös perusteltua edistää seudun muita pikaraitiotiehankkeita, mutta samalla on huolehdittava siitä, että esitettyjen raitiolinjojen matkustajakysyntä on raitiotieinvestoinnin kannattavuuden edellyttämällä tasolla. Siten on perusteltua rakentaa seudun pikaraitiotieverkosto laajentaen maankäytöltään tiiviissä ytimessä olevaa kantakaupungin raitiotieverkkoa hyödyntäen myös olemassa olevaa infraa. (Helsinki)
- Jo päätettyihin joukkoliikennehankkeisiin (Ve 0) tulee lisätä Kalasataman raitiotie (Kalasatama-Pasila) ja HSL:n raitioliikenteen linjastosuunnitelman (Raili) raitiotiehankkeet. (Helsinki)

- MAL-suunnitelmaluonnoksessa on myös esitetty investointeja, jotka parantavat nykyisen järjestelmän palvelutasoa. Tästä hyvä esimerkki on metron automatisointi, joka on tärkeä toteuttaa valtion kanssa yhteishankkeena seuraavan vuosikymmenen aikana. *(Helsinki)*
- On hyvä, että MAL-suunnitelmaluonnoksessa on tuotu esiin tarve Matinkylän kääntöraiteista Länsimetron jatkeen rakentamisen yhteydessä. Matinkylän kääntöraiteiden tarve tulee selvittää mahdollisimman pian, koska raiteen rakentamatta jättämisellä on arvioitu olevan vaikutusta metron liikennöinnin sujuvuuteen, Sammalvuoren varikkokapasiteetin hyödyntämiseen sekä metron häiriöherkkyyteen koko metrolinjastolla. *(Helsinki)*
- Uudenmaan liitto pitää tärkeänä, että MAL2019-suunnitelmaan on otettu mukaan myös valtakunnallisen ja maakunnallisen junaliikenteen kehittämiseksi tarvittavat MAL-suunnittelualueella olevat hankkeet. Hankkeet vastaavat Uusimaa-kaava 2050:ssä esitettäviä uusia tai parannettavia ratayhteyksiä. *(Uudenmaan liitto)*
- Espoo edellyttää, että Espoo-Salo -oikorata /Länsirata nostetaan jakson 2030 hankkeisiin Raskaan raideliikenteen listalle kirjauksella: Valmius aloittaa Länsiradan rakentaminen. Väylävirasto edistää (Espoo–Salon oikorata / Länsirata) yleissuunnittelua ja valmiutta sen toteuttamiseksi jo ennen vuotta 2030. *(Espoo)*
- Edistetään Espoo-Salo -oikoradan / Länsiradan yleissuunnittelua ja valmiutta sen toteuttamiseksi jo ennen vuotta 2030. *(Uudenmaan liitto)*
- Kaupunkiradan toteuttaminen Leppävaaran ja Espoon keskuksen välille palvelee Kirkkonummen lähijunaliikenteen säännönmukaisia aikataulujärjestelyjä ja mahdollistaa junavuorojen lisäämisen. Kunta suhtautuu myönteisesti Länsiradan toteuttamiseen ja pyrkii omalla toiminnallaan edistämään aseman syntyä Veikkolaan nopean osayleiskaavoittamisen avulla, vaikka tavoitevuoteen 2030 mennessä asuminen keskittyykin Kirkkonummella ensisijaisesti rantaradan, Kehä III ja Länsiväylän taajamavyöhykkeelle sekä Kantvikin alueelle. *(Kirkkonummi)*
- Kaupunkiradan rakentaminen Leppävaarasta Espoon keskukseen on saatava vireille mahdollisimman nopeasti uuden MAL-sopimuksen tultua voimaan. Se mahdollistaa myös rantaradan hyödyntämisen ja kehittämisen Kirkkonummelta länteen. Kaupunkiradan rakentaminen edistää Helsingistä Turkuun johtavan nopean junayhteyden toteutumista. Suunniteltavan Länsiradan kunnille (Espoo, Kirkkonummi, Vihti ja Lohja) on tärkeää, että vuoden 2030 jälkeen toteutettava nopean junaliikenteen rata suunnitellaan ja rakennetaan niin, että se mahdollistaa lähijunaliikenteen radalla ja seisakkeen toteuttamisen Veikkolaan. *(Kirkkonummi)*
- Rantaradan kehittämiseen tulee panostaa niin, että nykyiset rataliikenteen pullonkaulat Espoossa, Kirkkonummella ja Siuntiossa saadaan korjattua ja junavuorojen määrää lisättyä. Erityisesti rantaradan viikonlopun junayhteyksiä Länsi-Uudellemaalle tulee kehittää, jotta yksityisautoilun vähentämisen kautta voidaan pienentää hiilidioksidipäästöjen määrää. *(Siuntio)*
- Espoon kaupunkiradan jatkaminen Leppävaarasta Espoon keskukseen on koko läntisen Helsingin seudun toimivan joukkoliikenteen kannalta olennainen toimenpide. Siksi se tulisi olla yksi keskeisimmistä raideliikenteen kehittämiskohteista lähivuosina. *(Siuntio)*
- Raideliikenteen voimakas rakentaminen aiheuttaa tarpeen siirtää ja uudelleenlinjata vesihuoltoverkostoja. Tästä aiheutuu merkittäviä kustannuksia. Johtosiirtojen mahdollisimman taloudellinen toteuttaminen tulee ottaa huomioon jatkosuunnittelussa ja suunnittelulle on varattava riittävästi aikaa. Samoin tulee ottaa huomioon vesihuoltoverkostojen, jätekatosten sekä hulevesien hallintajärjestelmien tilantarve yhä ahtaammaksi käyvässä katu- ja väylätallassa sekä kiinteistöillä. *(HSY)*
- Ratikan vyöhyke on mukana MAL 2019 luonnoksen seudullisen maankäytön ensisijaisissa vyöhykkeissä ja ennen vuotta 2030 käynnistyvissä liikennehankkeissa. Molempien pitää toteutua, että yhtälö toimii – ei kasvua ilman kestävästä liikkumisesta. Vantaan kaupunki esittää, että Vantaan ratikka Mellunmäestä Tikkurilan kautta lentokentälle toteutetaan 2020-luvulla siten, että valtio sitoutuu omalta osaltaan hankkeen suunnittelu- ja toteutuskustannuksiin. Vantaan ratikan toteuttaminen edellyttää myös sitä, että valtio luopuu Tikkurilan Santaradasta *(Vantaa)*
- Vantaan kaupungin kehittämisen ja erityisesti asuntorakentamisen näkökulmasta Lapinkylän asemasta tulisi saada varmuus, jotta siihen tukeutuva maankäytön suunnittelu voi edetä. Vantaan kaupunki voi kustannuksellaan rakentaa Lapinkylän aseman, joten hanke tulee lukea nykyistä järjestelmää tehostavaksi hankkeeksi 2020-luvulla. Tulevassa MAL-sopimuksessa tulee osapuolten sitoutua siihen, että asema voidaan ottaa käyttöön alueen maankäytön tehostuessa. *(Vantaa)*
- Vantaa mahdollistaa omilla toimenpiteillään valtion valtakunnallisten hankkeiden toteuttamisedellytyksiä. Näistä keskeisin on varautuminen Lentoradan toteuttamiseen. *(Vantaa)*
- Vantaa muistuttaa siitä, että osana Kehäradan asemien rakentamista on jo sovittu valtion vastuulla oleva Ruskeasannan aseman toteuttaminen. *(Vantaa)*

- Jorvaksen junaseisakkeen rakentamisvalmius on hyvä ratasuunnitelmien valmistuutua. Varmuus rakentamispäätöksestä on saatava viimeistään MAL-sopimuksen hyväksyttyä, koska kunta on käynnistämässä asemanseudun asemakaavoituksen vuonna 2020. (Kirkkonummi)
- Suunnitelmaluonnoksessa esitetyn lähijunaliikenteen varikon on todettu sijoittuvan rantaradalle, mutta sivun 24 kuvassa varikko (R-merkintä) on sijoitettu kunnan alueelle. Rantaradan aluevaraussuunnitelmassa varikko on esitetty sijoitettavaksi Luomaan lakkautetun junaseisakkeen tuntumaan, vaikka Kirkkonummen kunta ei ole ottanut vielä virallista kantaa asiaan. Lainvoimainen Kirkkonummen yleiskaava 2020 ei mahdollista varikon sijoittamista aluevaraussuunnitelmassa osoitetulle alueelle, tosin kunnassa on vireillä Luoman osayleiskaavahanke ja siinä otetaan kantaa varikon sijoittamisesta alueelle. Kirkkonummen kunta on suhtautunut varauksellisesti lähijunaliikenteen varikon sijoittamiseen Luomaan tai kunnan alueelle ylipäättään, varsinkin kun Luoman junaseisake poistettiin toistaiseksi käytöstä vuonna 2016. Kunta on edellyttänyt, että suunnitelmaluonnoksen valmisteluvaiheessa ei yksilöidä, että varikko yksiselitteisesti sijoittuisi Kirkkonummen kunnan alueelle ja siksi asia on kirjattu muotoon: seisontavarikko rantaradalle. Liikennevirasto ja HSL ovat vakuuttaneet kunnalle, että Luomaan mahdollisesti toteutettava varikko sijaitisi toiminnallisesti parhaassa paikassa rantaradalla. Syksyllä (9.10.2018) kunta, HSL, Uudenmaan ELY-keskus ja Liikennevirasto pitivät neuvottelun, jossa käsiteltiin varikkoasiasa. Neuvottelun tuloksena ennen jatkosuunnittelun käynnistämistä selvitetään Luoman varikolle vaihtoehtoiset sijaintipaikat. (Kirkkonummi)
- Espoon mielestä MAL liikenneinvestointeihin tulee sisällyttää metron kapasiteetin kasvattaminen. Kääntöraiteen toteuttaminen nyt Matinkylään ei ole mahdollista, koska se häiritsee Länsimetron käynnissä olevaa rakentamista. Espoon mielestä mahdollinen tarve metron kapasiteetin kasvattamiseen tulee ratkaista kustannustehokkaalla ja asukkaiden palveluja parantavalla tavalla mm. automaation avulla. Matinkylän kääntöraiteen sijaan esitämme kapasiteetin nostoa ennakoivaa eri investointivaihtoehtojen tarkastelua ja tutkittavaksi kääntöjärjestelyjen parantamista esimerkiksi Kivenlahdessa tai Saunalahdessa. Ne on mahdollista toteuttaa siten, että Kivenlahden metron käyttöönotto ei vaarannu. (Espoo)
- MAL 2019 -suunnitelmaluonnokseen sisältyvä liikennejärjestelmäsuunnitelma on myös osa valmisteilla olevaa Uusimaa-kaavaa 2050. Tämän lisäksi sama liikennejärjestelmäsuunnitelma linkittyy keskeisesti mm. kansalliseen liikennejärjestelmän kehittämiseen. Tästä syystä Espoon pitää välttämättömänä, että ennen liikennejärjestelmään kohdistuvia päätöksiä tehdään kansallisesta rautatieverkosta (mukaan lukien Tallinnatunneli) hyöty-toimivuus-kustannusanalyysi. (Espoo)
- Myös Pisaraan liittyvää vaihtoehtojen selvityksiä ja tarkasteluja on jatkettava. (Espoo)
- Myöskään Helsingin yleiskaavan mukaisten bulevardien vaikutusta seudullisen liikennejärjestelmän toimivuuteen ei ole seudullisesti selvitetty riittävästi. Erityisesti Vihdintien bulevardisoinnin vaikutukset Vihdintien käytävään ja sen kapasiteettiin edellyttävät lisätarkasteluja. (Espoo)
- Alueen raideliikennettä tulee kehittää ensisijaisesti huomioiden alueen sisäinen työmatka- ja muu liikenne. Valtiovallan tulee huolehtia siitä, että valtakunnalliset raideliikenteen kehittämishankkeet nivoutuvat alueen sisäiseen liikenteeseen eivätkä estä sen kehittämistä ja siten heikennä sen toimintamahdollisuuksia. Kaukojunien matkanopeuksien nosto (esim. Turku – Helsinki –pikayhteys) ei saa vaikeuttaa alueen lähiliikenteen toimintaedellytyksiä. Lisäksi raideliikenteen kehittämisessä tulee huomioida luontevat siirtymiset lähiliikenteestä kaukoliikenteeseen ilman matkustusta vaikeuttavaa ja matkustusaikaa pidentävää ns. taakse päin matkustamista. (Siuntio)

Valtionhallinto

Järjestöt ja muut vastaavat tahot

- Pääradalle tehtävät investoinnit hyödyttävät koko maata. Helsinki–Tampere on Suomen vilkkaimmin liikennöity rataosa, jonka kautta kulkee suurin osa Suomen matkustajaliikenteestä. Uusien matkustajavuorojen lisääminen kysytyimpinä tunteina on nykyisellään käytännössä mahdotonta. Kapasiteettihaasteiden ratkaisemiseksi tarvitaan lisäraiteita koko matkalla Helsingistä Tampereelle. Pääradan vilkkaimman rataosuuden Helsinki-Tampere -välin lisäkapasiteetin suunnittelu tulee käynnistää pikaisesti. Näkemyksemme on, että Pasila-Riihimäki II vaihe tulee toteuttaa mahdollisimman pian I-vaiheen jälkeen. Matka-ajan nopeuttaminen pääradalla edellyttää myös Riihimäen ja Tampereen välille 3. raiteen rakentamista. (VR-yhtymä)
- VR:n näkökulmasta pääradan kiireellisimmät ratainvestoinnit ovat prioriteettijärjestyksessä seuraavat:
 1. Pasila-Riihimäki II vaihe (n. 200 M€)
 2. Riihimäki-Tampere 3. raide (n. 700-950 M€)

3. Pisara-rata (n.1 300 M€)

Seuraavan vaiheen investoinnit ovat:

4. Lentorata eli lisäraiteet lentoasemalle (n. 2 650 M€)

5. Espoon radan jatkaminen Leppävaarasta Kauklahteen (n. 275 M€).

- VR puoltaa suunnitelmaan sisältyvää näkemystä siitä, että uuden kulunvalvonnan ja seisontavarikoiden suunnittelu ja niiden tuomat muutokset liikennöintisuunnitelmiin on käynnistettävä välittömästi ja samalla tarkastettava Pisararadan suunnitelmat niiden mukaiseksi. Esityksestä ei käy ilmi, mitä varikolla tässä yhteydessä käytännössä tarkoitetaan. VR:n näkemyksen mukaan lähijunakaluston ns. yöpymispaikat voisivat olla perusteltuja. (VR-yhtymä)
- Junaliikenteen kulunvalvontajärjestelmän (ERTMS) uudistuksen osalta VR yhtyy suunnitelmassa esitettyyn näkemykseen siitä, että aiheeseen liittyy lisäselvitystarpeita ERTMS/ETCS tavoitetasoon liittyen. VR:n näkemyksen mukaan ERTMSuudistus vaatii huolellista selvitystyötä ja ERTMS-tavoitetaso tulee määrittellä yhteistyössä toimijoiden ja viranomaisten kesken yhteisen Suomen kannan muodostamiseksi ja kansallisen täytäntöönpanosuunnitelman päivittämiseksi. Liikenteen tihentymisen tulee olla yhtenä tavoitteena kulunvalvontaa uusittaessa. (VR-yhtymä)
- Mielestämme suunnitelmassa esitetty priorisointi, jossa Pisararadan investointi toteutetaan ennen Lentorataa, on oikea. Pisararata mahdollistaisi tosiasiallisesti Helsingin ratapihan kapasiteettilisäyksen ja parantaisi Helsingin keskustan saavutettavuutta. Lentokenttäyhteys voisi kuitenkin näkyä suunnitelmassa pitkäntähtäimen tavoitteena vielä esitettyä vahvemmin, koska sen merkitys on suuri alueellisesti, seudullisesti, valtakunnallisesti ja kansainvälisesti. (VR-yhtymä)
- Piiri on tehnyt Uudenmaan ELY-keskukselle aloitteen ns. tunnin radan ja siihen liittyvien oheishankkeiden kokonaisuuden uudesta yvasta. Uudenmaan ELY-keskus on siirtänyt asian Varsinais-Suomen osalta Varsinais-Suomen ELY-keskukselle. Ratahankkeissa ja niiden kustannushyötysuhteissa on eroja, ja niukat resurssit tulee suunnata yhteiskuntataloudellisesti kannattaviin hankkeisiin. Pääkaupunkiseudulla tarvitaan ennen muuta poikittaisia julkisen liikenteen yhteyksiä sekä olemassa olevien ratojen lisäraiteita. (Suomen luonnonsuojeluliitto)
- Ratahankkeiden yhteydessä on huolehdittava myös asemien käytettävyydestä. Jalankulku ja pyöräily on tehtävä mahdollisimman sujuvaksi ja houkuttelevaksi. Liityntäpysäköintitilaa on oltava riittävästi. Lisäksi on turvattava toimivat jatkoyhteydet joukkoliikenteessä. Pääkaupunkiseudun joukkoliikenne olisi pystyttävä toteuttamaan yhtenä kokonaisuutena. Isot kaupungit ajavat yhä omia maankäytön hankkeitaan eivätkä tunnu pystyvän kehittämään yhteistä kustannustehokasta ylikunnallista joukkoliikenneverkostoa, vaikka käyttäjämäärät ovat jatkuvassa kasvussa. Tästä syystä tämä yhteistyötä edistävä MAL-suunnitelma tulee polttavaan tarpeeseen. (Suomen luonnonsuojeluliitto)
- Pisararata mahdollistaa merkittävän kapasiteetin kasvattamisen koko Etelä- Suomen rataverkolla ja rautatie- sekä metrojärjestelmien kytkemisen yhteen. Pisararadan oletetaan suunnitelmassa valmistuvan vuoden 2030 jälkeen. Radan rakentaminen kestää arvioiden mukaan noin 10 vuotta ja radan toteutus on tarpeen aloittaa hyvissä ajoin ennen vuotta 2030. (Helsingin yrittäjät)
- Kauppakamari pitää erittäin tärkeänä, että Pisararadan rakentamisvalmiutta kaikin tavoin edistetään. Pisararata vapauttaisi merkittävästi raidekapasiteettia kaukoliikenteen käyttöön hyödyttäen koko maan junaliikennettä, edistäisi metropolialueen työmatkaliikennettä ja parantaisi seudun raideliikenteen toimivuutta. Se myös lisäisi Helsingin kantakaupungin elinvoimaisuutta ja kilpailukykyä. (Helsingin seudun kauppakamari)
- Espoon kaupunkirata on tärkeä seudullinen hanke, joka edistää joukkoliikenteen käyttöä ja sujuvoittaa erityisesti työmatkaliikennettä. Hanke kytkisi rata-käytävän työpaikka- ja asuinalueet sekä palvelut toisiinsa ja Helsingin kantakaupungin työpaikka-alueisiin ja lisäisi maankäyttömahdollisuuksia Espoossa ja Kirkkonummella. Hankkeen toteuttaminen on edellytys Vihdin ja Lohjan alueen ratayhteydelle. Hanke kytkeytyy Helsingin ja Turun väliseen nopeaan ratayhteyteen (Tunnin juna), jonka toteutumista tulee myös edistää. (Helsingin seudun kauppakamari)
- Rataverkon toimenpideohjelman laadintatyössä on huomioitava niin lähi- jakauko- kuin tavaraliikenteenkin kehittämistarvenäkökulmat. Hankkeiden toteutussuunnittelussa on panostettava hankesisältöjen ja kustannusarvioiden tarkkuuteen ja otettava huomioon ratatöiden ja liikenteen yhteensovitus siten, että liikenne pysyy sujuvana myös rakennustöiden aikana. (VR-yhtymä)
- Rataverkon osalta myös perusväylänpidon määrärahatason kasvattaminen on välttämätöntä, millä varmistetaan nykyisen rataverkon kunnon ja palvelutason parantaminen ja ylläpitäminen. On huomioitava, että uudet kehittämishankkeet ja teknistyminen tulevat lisäämään ylläpitotarvetta entisestään. (VR-yhtymä)
- Läntinen päärata on ehdotus uudesta oikoradasta Espoon Leppävaarasta Riihimäelle. Ehdotuksen tarkoituksena on esittää tutkittavaksi vaihtoehto vanhan pääradan Helsinki-Riihimäki kapasiteetin nostoon tähtääville hankkeille. Rata nopeuttaisi matkaa Leppävaarasta pohjoisen suuntaan keskimäärin 24

minuuttia, ja matkan mukavuutta vähentävä junan vaihto Pasilassa jäisi pois. Helsingistä alkaviin pohjoisen suunnan matkoihin ajo Leppävaaran kautta ei vaikuttaisi hidastavasti juuri lainkaan. Rata toisi Klaukkalan ja Nurmijärven keskustaajaman raideliikenteen piiriin. Radasta olisi muitakin hyötyjä, joita vanhan radan kasvattamisella ei saavuteta. Radalla olisi myös suuri merkitys läntisen pääkaupunkiseudun liikenneyhteyksien kehitykseen. Oikoradan taloudellisena pohjana olisivat vanhalle radalle suunnitellut laajennusinvestoinnit, jotka suurimmalta osin siirrettäisiin pääkaupunkiseudun itäosasta länsiosaan. Periaatteessa läntinen päärata saattaisi toteutua enintään saman suuruisin kustannuksin tai jopa vähemmällä. (*Ajatuspaja Rautatiesuomi*)

- Espoonlahden ja Finnoon tiivistäminen edellyttää, että kaikki metrojunat kulkevat Kivenlahteen. Kääntöraide rakennettava Kivenlahteen, eikä Matinkylään. (*Suur-Espoonlahden kehitys ry*)
- Matinkylän, Finnoon, Espoon keskuksen tiivistäminen edellyttää, että ratikkayhteys luodaan Lounais-Espoosta (mieluummin sekä Metron pääteasemalta Kivenlahdesta kuin Finnoosta) Espoon keskukseen, josta oltava jatkoyhteyksiä sekä erityyppisillä paikallisjunilla Helsinginseudulle että pikajunayhteys Turkuun ja Pasilaan. Ratikkayhteys Suurpellosta Kauniaisiin rakennettava. Yhden ratikkalinjan jatkettava Jorvin sairaala-alueelle. (*Suur-Espoonlahden kehitys ry*)
- Matinkylän kääntöraide ja sen satakunta miljoonaa on huono ratkaisu. Paras ratkaisu olisi myöntää erehdys ja jatkaa jo rakennetut asemat pidemmiksi. Vuosien saatossa se maksaisi itsensä. Vaihtoehtona on ajaa pidemmällä junilla, mutta siten, että laiturille pääsy välillä Lauttasaari-Matinkylä onnistuu vain tietyistä vaunuista ja rakentaa nyt rakenteilla olevat loput asemat riittävän pitkiksi. Ratkaisu ei ole maailmalla ainutlaatuinen. Ruuhka-aikana jo nyt Matinkylästä lähtevät jotkut junat ovat täysiä Niittykummussa. Entä kun rata valmistuu Kivenlahteen & kun Suomenoja ja muut asemien seudut ovat täyteen rakennettuja! Tätä täydentää vielä Helsingin pyrkimys poistaa tai vähentää yksityisautoiluauto, mikä sinänsä hyvä asia on täysin ristiriidassa nyt valittujen ratkaisujen kanssa. Ei metro pysty mitenkään tässä muodossa kuljettamaan kaikkia. Espoossa on myös varaus jatkaa metroa vielä Kivenlahdesta joskus Saunalahteen ja eteenpäin, jolloin matkustajamäärät vain kasvavat. (Yksityishenkilö)

4.3 Joukkoliikenne ja liityntäpysäköinti

Kuntasektori

- KUUMA-seutu kannattaa suunnitelmaluonnoksen toimenpiteissä esitettyä Helsingin seudun bussiliikenteen kehittämisohjelmaa ja junaliikenteen vuorotarjonnan lisäämistä. Joukkoliikennettä kehitettäessä on kuitenkin otettava huomioon, että kuntien joukkoliikenteen kustannusten osalta kuntien subventioasteen tulee pysyä hallinnassa. (*KUUMA-liikelaitos, Nurmijärvi, Kerava, Järvenpää, Pornainen*)
- On tärkeää, että säteittäisyhteyksien ohella myös poikittaissuuntainen joukkoliikenne toimii tulevaisuudessa sujuvasti Helsingin seudulla. Seudullisen tason ohella myös KUUMA-seudun paikalliset yhteystarpeet tulee ottaa huomioon joukkoliikenteen järjestämistä suunniteltaessa. (*KUUMA-liikelaitos, Nurmijärvi, Kerava, Järvenpää, Pornainen*)
- Erityistä huomiota tulee kiinnittää poikittaisen joukkoliikenteen kehittämiseen, jotta ruuhkautumista voidaan hillitä. (Vantaa)
- Suunnitelmaluonnoksessa esitetty kartta Kehysalueen keskeiset joukkoliikenneyhteydet 2030 ei täysin vastaa KUUMA-seudun näkemystä tulevaisuuden joukkoliikennejärjestelmästä. Tarkkojen reittien sijaan kartassa voitaisiin esittää esimerkiksi nuolimerkinnällä tärkeimmät yhteystarpeet niin paikallisella kuin seudullisella tasolla. (*KUUMA-liikelaitos, Nurmijärvi, Kerava, Järvenpää, Pornainen*)
- Liityntäliikenteen toimivuus joukkoliikenteen solmupisteisiin ja hyvät yhteydet muun muassa pääkaupunkiseudun ytimeen ovat tärkeitä seikkoja. KUUMA-seudun työssäkäyntiliikenteen näkökulmasta tärkeänä seikkana on nostettava myös esiin tarve luoda säteittäisväylille toimivat vaihtopaikat pääkaupunkiseudun poikittaiseen bussiliikenteeseen. Vaihtojen sujuvoittaminen ja solmupisteiden palvelutason kehittäminen ovat myös keskeisiä näkökohtia. (*KUUMA-liikelaitos, Nurmijärvi, Kerava, Järvenpää, Pornainen*)
- On tärkeää, että liikenne- ja viestintäministeriön hankkiman osto- ja velvoiteliikenteen palvelutasoa kehitetään ja kuntalaisten mahdollisuudet käyttää junaa päivittäisillä työ-, opiskelu-, asiointi- ja vapaa-ajan matkoillaan turvataan pitkäjänteisesti. Osto- ja velvoiteliikenne sekä tähän linkittyvä liityntäpysäköinti vähentävät tieverkon ruuhkautumista Helsingin seudulla ja vähentävät samalla myös liikenteen ympäristökuormitusta. Junaliikenteen vuorotarjontaa ja aikatauluja suunniteltaessa tai näihin liittyviä muutoksia pohdittaessa vuorovaikutus kuntien kanssa on keskeisessä roolissa. Osto- ja velvoiteliikenteen

integrointi muuhun joukkoliikennetarjontaan tukee kestävän liikkumisen edistämistä ja toimivien matkaketjujen toteutumista. (KUUMA-liikelaitos, Nurmijärvi, Kerava, Järvenpää, Pornainen)

- Pääradan osto- ja velvoiteliikenteen tarjontaan tulisi lisätä kolmas junapari tuntia kohti radan kapasiteetin noston ensimmäisen vaiheen valmistuttua. Oikoradan liikenteeseen tulisi puolestaan lisätä toinen junapari tuntia kohti ainakin aamu- ja iltapäivien ruuhkatuntien ajaksi. Pää- ja oikoradan osto- ja velvoiteliikenteeseen tulisi lisätä myös muutamia yöajan junavuoroja. Myös viikonloppuisin junatarjontaa tulisi olla enemmän. (KUUMA-liikelaitos, Nurmijärvi, Kerava, Järvenpää, Pornainen)
- Junavurojen tarjonnan lisäys viikonloppuisin ja iltaisin/öisin mahdollistaisi vuorotyötä tekevien ja kulttuuripalveluita käyttävien liikkumisen ilman omaa autoa. (Järvenpää)
- Helsingin seudun ratakäytävien yhdyskuntarakenteen tiivistymisen ja kasvun myötä pääradalle Helsingin ja Riihimäen välille tulisi lisätä kolmas junapari tuntia kohti radan kapasiteetin noston ensimmäisen vaiheen valmistuttua. (Hyvinkää)
- Junaliikenteen ja rataverkon kehittämisessä tulee priorisoida olemassa olevan rataverkon liikennöintikapasiteetin täysmääräinen hyödyntäminen, ensisijaisesti pääradan ja oikoradan osalta. Vuorojen lisäämisellä niin pääradalla kuin oikoradallakin olisi selkeästi junamatkustusta kasvattava merkitys. (Järvenpää)
- Vuorotarjonnan lisäksi tulisi kiinnittää huomiota myös junakaluston matkustajakapasiteetin riittävyyteen. Esimerkiksi Helsingin suuntaan liikennöivät aamujunat kuormittuvat jo varsin varhaisessa vaiheessa. Olisi tärkeää, että jokaiselle matkustajalle saataisiin turvattua istumapaikka koko matkan ajaksi tarvittaessa junayksiköitä lisäämällä. (KUUMA-liikelaitos, Nurmijärvi, Kerava, Järvenpää, Pornainen)
- Työmatkaliikenteen kannalta on tärkeää, että seudulla olisi mahdollista ostaa koko alueella kelpaava kausilippu. Uudenmaan liitto pitää tärkeänä, että HSL edistää osaltaan aktiivisesti lippujärjestelmien yhteentoimivuutta koko seudulla. Asian on tärkeä olla osana MAL2019 -suunnitelmaa. (Uudenmaan liitto)
- Oikoradan Z-junien liikennöinnin lisääminen kahteen vuoroon ruuhkatunteina tukee Päijät-Hämeen ja Helsingin seudun välistä pendelöintiä kestäväällä kulkutavalla. Samalla on kuitenkin syytä huomioida, että Päijät-Hämeen ja pääkaupunkiseudun välisiä työmatkoja tehdään merkittävästi myös kaukoliikenteen junilla, joiden matka-aika on nopeampi ja junakalusto matka-ajan hyödyntämisen kannalta sopivampi, sekä linja-autolla. Lippujärjestelmien yhteensovittaminen myös kaukoliikenne huomioiden on siten oleellista. (Päijät-Hämeen liitto)
- Työmatkojen lisäksi Päijät-Hämeen ja Helsingin seudun välillä tehdään myös työasia- ja vapaa-ajan matkoja. Kestävien kulkutapojen valintaa näillä matkoilla edistää yhtenevä joukkoliikennelippujärjestelmä sekä sujuvat poikittaiset joukkoliikenneyhteydet Helsingin seudulla. (Päijät-Hämeen liitto)
- MAL 2019 suunnitelman mukaisesti on otettava tehot irti nykyisestä rataverkosta ennen uusia investointeja. Keravan ja Lahden välisen oikoradan osalta tämä tarkoittaa kapasiteetin lisäämistä sekä liikennöinnin kehittämistä nykyisellä rataverkolla Helsingistä Lahden kautta Kouvolaan ennen kuin edes valtakunnallisella tasolla suunnitellaan uutta rataa Porvoon kautta Kouvolan suuntaan. Ns. Itäradan aluetaloudelliset vaikutukset Suomen nykyiseen aluerakenteeseen ja aluekehitykseen on selvitettävä huolellisesti ja uusien yhteyksien tarkastelussa on huomioitava matkustajapotentiali sekä nykyiset käyttäjät olemassa olevan rataverkon varrella. (Päijät-Hämeen liitto)
- Liityntäpysäköinnin toimenpideohjelman toteuttaminen ja valtion sitoutuminen hankkeisiin kustannus- ja vastuunjakomallin mukaisesti tulee tuoda nykyistä näkyvämmiin esiin MAL 2019 -suunnitelmaluonnoksen ensimmäisellä kaudella (2019 - 2030). Esimerkkikohteena voidaan mainita Keravan aseman liityntäpysäköinti. Liityntäpysäköinnin tulee olla kehysalueella lähtökohtaisesti maksutonta. Henkilöautojen liityntäpysäköinnin maksullisuus käyttäjälle tulisi kuitenkin voida ratkaista kunkin liityntäpysäköintialueen yksilöllisen sijainnin ja erityisomaisuuksien perusteella. Esimerkiksi tiiviin maankäytön alueilla keskustavyöhykkeillä ja laitosmuotoisessa liityntäpysäköinnissä maksullisuus voi olla perusteltua myös KUUMA-seudulla. (KUUMA-liikelaitos, Nurmijärvi, Kerava, Järvenpää, Pornainen)
- Valtion ja Helsingin seudun kuntien välisessä maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimuksessa 2016–2019 sovittiin kustannusjaosta liityntäpysäköinti-investointien toteuttamisessa. Tämän myötä useat kunnat ovat käynnistäneet neuvotteluja liityntäpysäköintikohteiden kustannusten jaosta sopimiseksi, mutta neuvotteluissa ei ole päästy ratkaisuun, jossa valtio osallistuisi hankkeiden toteutukseen. Siten myös toteutettavien liityntäpysäköintipaikkojen osalta MAL-suunnitelmaluonnoksessa tulisi käydä selkeästi ilmi valtiolta seuraavalla sopimuskaudella tarvittavan rahoitusosuuden suuruus. Rahoitettavissa kohteissa tulisi olla mukana Helsingin alueella sijaitseva, syksyllä 2018 avattu noin 300 autopaikan liityntäpysäköintikohde Kalasatamassa. (Helsinki)
- Liityntäpysäköinnin toimenpideohjelman toteuttaminen ja valtion sitoutuminen liityntä-pysäköinnin kehittämishankkeisiin HLJ2015:ssa yhteisesti hyväksytyn kustannus- ja vastuunjakomallin mukaisesti tulee tuoda nykyistä näkyvämmiin esiin MAL 2019 -suunnitelmaluonnoksen ensimmäisellä kaudella (2019 - 2030). Liityntäpysäköinnin kehittäminen on yksi merkittävä keino MAL 2019 tavoitteiden saavuttamiseksi. (Hyvinkää)

- Kaupunki esittää, että Hyvinkään liityntäpysäköinnin neuvotteluja jatketaan väyläviraston kanssa toteutustavan ja rahoituksen löytymiseksi. Hyvinkään rautatieaseman pyöräpysäköinnin määrällisestä ja laadullisesta parantamisesta on laadittu yleissuunnitelma. Suunnitelman toteuttaminen voidaan jakaa KUHA-hankkeiksi. *(Hyvinkää)*
- Nurmijärvellä pidetään tärkeänä, että jatkossa liityntäpysäköintialueet toteutettaisiin mahdollisimman lähellä asuinpaikkaa, jolloin yhteiskunnalliset hyödyt ja ympäristövaikutusten minimointi saataisiin maksimaalisesti huomioitua. MAL-rahoituksen selkeä kohdentaminen kehyskuntien liityntäpysäköintialueiden toteuttamiseen on jatkossakin erittäin tärkeää. Yhteisellä rahoitusmallilla on tehtävissä Nurmijärven kunnan puolesta koko kuntaa palveleva polkupyörien liityntäpysäköintiä edistävä suunnitelma. *(Nurmijärvi)*
- (Pasila-Riihimäki-) hankkeen rahoitukseen on mahdollista kytkeä Keravan aseman liityntäpysäköintihanke. Liityntäpysäköinnin kustannus- ja vastuunjakomalli on ollut sovittuna jo edellisessä MAL-sopimuksessa. Liityntäpysäköinnin kehittäminen on keskeinen välinen vähentää hiilidioksidipäästöjä sekä joukkoliikenteen houkuttelevuuden lisäämistä. Liityntäpysäköintihankkeeseen on myös liitetty yli tuhannen polkupyörän sisätilaa sijoittuva pysäköintilaitos. Mikäli liityntäpysäköintihankkeen rahoitus ei etene Pasila-Riihimäki –hankkeen kautta, tulee sille järjestää erillISRahoitus. Keravan kaupungilla ei ole edellytyksiä allekirjoittaa seuraavaa MAL-sopimusta, jos Keravan liityntäpysäköinnin rahoitusta ei ole sovittu valtiota sitovalla tavalla. *(Kerava)*
- Jotta seudulla olisi todellinen mahdollisuus siirtyä nykyistä kattavammin joukkoliikenteen käyttöön, tulee liityntäpysäköintiverkoston rakentaminen hankkeistaa toteutuksineen yhdeksi MAL-suunnitelmaan sisältyväksi liikenneinvestoinniksi. Merkittävät liityntäpysäköintilaitokset tulee sijoittaa MAL-kartalla harkitusti liikenteen solmukohtiin, osoittaa hankkeelle vetovastuu ja rahoittaa laitosten toteutus infrainvestointina. *(Kauniainen)*
- Mäntsälän kunnasta oli jo ainakin vuonna 2011 KUHA-hankkeissa rautatieaseman yhden liityntäpysäköintialueen päälylystämishanke, mutta sittemmin se on pyyhkiytynyt jo pois. Mitään muuta liikennehanketta Mäntsälässä ei ole ollut. *(Mäntsälä)*
- Nurmijärvi ja Vantaa ovat laatineet erillisen selvityksen ”Klaukkalan suunnan vahva joukkoliikennekäytävä”. Työn lopputulemana on esitys Klaukkalantien kehittämisestä 1. vaiheessa joukkoliikennettä paremmin suosivaksi yhteysväliksi. Esityksenä on toteuttaa lisäkaistoja MAL-rahoituksella ennen vuotta 2030. Joukkoliikenteen vetovoimaa tulee lisätä myös etuisuuksilla henkilöautoliikenteeseen nähden merkittävien käyttötalouden satsausten lisäksi. MAL 2019 laadinnan yhteydessä on tunnistettu tarve vahvan joukkoliikennekäytävän toteuttamiseen välille Klaukkala-Kivistö. Toteutuksella on merkittäviä vaikutuksia joukkoliikenteen kulkutapaosuuden lisäämiseen kuin myös liikenneverkon toimivuuden ja turvallisuuden lisääjänä. CO₂-päästövähennemään pääsemisen yhtenä merkittävänä vaikuttajana alueella on joukkoliikenteen kulkutapaosuuden lisääminen. Joukkoliikennekaistan salliminen sähköautoille ja muille käyttövoimaltaan ympäristöystävällisille ajoneuvoille edistää ko. kulkumuotojen vetovoimaisuutta ja niiden kulkutapaosuuden kasvua. *(Nurmijärvi)*
- Tulee tukea joukkoliikenteen käyttäjiä suunnittelemalla linjastojen verkosto siten, että huomioidaan muutkin kuin ns. runkolinjoille suuntautuvat tarpeet. Nykyinen runkolinjapainotteinen, useisiin vaihtoihin perustuva matkaketjuajattelu ei vastaa riittävästi seudun asukkaiden monipuolisiin tarpeisiin, eikä siten houkuttele riittävästi joukkoliikenteen käyttöön. *(Kauniainen)*
- Olemassa olevan yhdyskuntarakenteen osalta, erityisesti kehysalueella, olisi tärkeää kehittää joukkoliikennejärjestelmän ajallista kilpailukykyä ja saavutettavuutta, jotta se voi kilpailla aidosti henkilöautoliikenteen vaihtoehtona. *(HSY)*
- Suunnitelma ei tuota selvää kuvaa kehysalue- ydinkaupunkialue -joukkoliikenteen runkoverkon palvelutason kehittymisestä vuoteen 2030 mennessä. Suunnitelman tavoitteiden kannalta on oleellista, että sujuvaa ja nopeaa joukkoliikennetarjontaa Tuusulan ja seudun ydinkaupunkialueen välillä ylläpidetään ja kehitetään mm. työmatkaliikkumisen tarpeisiin. *(Tuusula)*
- Suunnitelmassa korostetaan seudun joukkoliikenteen runkoverkkoa ja sen varaan rakentuvaa joukkoliikennejärjestelmää. Joukkoliikennepalvelun houkuttelevuuden kasvattamiseksi tulee keskittyä myös siihen, että joukkoliikenteen liityntäyhteyksien taso tukee runkoverkon palvelutasoa. Tämä tulee ottaa korostetusti huomioon mm. seudun bussiliikenteen kehittämisohjelman laadinnassa ja sen jälkeisissä toimenpiteissä. *(Tuusula)*
- Joukkoliikenteen houkuttelevuuden parantumista suhteessa henkilöautoiluun tulee tavoitella laajalla keinovalikoimalla. Matkustamisen hinnoittelun kautta tavoiteltavaa houkuttelevuutta ei tule kytkeä tiemaksujärjestelmän käyttöönottoon vaan matkalippujen hintojen alentamiseen tulee pyrkiä ensisijaisesti ja jatkuvasti muilla keinoilla. *(Tuusula)*
- Bussiliikenteen kehittämistä kannattaa jatkaa tiheästi liikennöitäviin runkolinjoihin ja niitä täydentäviin liityntälinjoihin perustuen. On hyvä, että MAL-suunnittelussa on nostettu esille tarve erillisen bussiliikenteen kehittämisohjelman laatimiselle. Päästövähennysten osalta tulee ottaa huomioon myös

bussiliikenteen sähköistämisen vaikutukset linjastoon ja aikatauluihin, jotta bussiliikenteen sähköistys ei nostaisi turhaan operointikustannuksia. (Helsinki)

- Kestävien liikkumismuotojen osuuden kasvattaminen suunnittelualueella on edellytys alueen kestäväälle kasvuille. Vaihdollisten matkojen kasvaessa on hyvä, että suunnitelmaluonnoksen toimenpiteissä on huomioitu matkaketjujen sujuvuus ja vaihtovastuksen pienentäminen. Tässä sekä pyörien että autojen liityntäpysäköinnin kehittäminen on keskeistä. Alueiden toteuttamisen esteenä olleet rahoituksen pullonkaulat tulisi ratkaista etupainotteisesti jo MAL-sopimusvaiheessa ja niin, että sovittua kustannusvastuunjakoa kuntien ja valtion välillä noudatetaan. (Helsinki)
- Linja-autoliikennöitsijät vähentävät jatkuvasti Mäntsälän keskustan kautta ajettavia linja-autovuoroja Lahti-Helsinki välillä ja arviolta noin 70 vuoroa ajaa Mäntsälän ohi pysähtymättä. Kunnan vaikutusvalta kumipyöräliikennöintiin heikkenee entisestään ja LVM määrittelee Oikoradan liikennöintiheyden viiden vuoden välein. (Mäntsälä)
- Mäntsälän kunta esittää, että Mäntsälän rautatieasemalle on suunnitelmiin merkittävä joukkoliikenteen vaihto/solmupiste. Jos kuntalaisilla on oman auton vaihtoehtona vain kerran tunnissa Lahteen ja Helsinkiin päin kulkeva juna, on kohtuutonta vaatia Mäntsälältä merkittäviä päästövähennyksiä. (Mäntsälä)
- Joukkoliikennekarttoihin olisi syytä merkitä myös ylimaakunnalliset linja-autoreitit (esim. kuva 16 s. 35) vaikka ne eivät vielä kuntalaisia palvelekaan. (Mäntsälä)
- Kunta painottaa toisen junaparin saamisesta erityisesti ruuhkatunteihin ja liityntäpysäköinnin huomioimisesta suunnitelmissa sekä Kuha-rahoituksen suuntaamisessa. (Mäntsälä)
- Sähköbussien käytön nopea lisääminen tulee ottaa yhdeksi MAL-suunnitelman periaatteeksi. Erityisesti tulee niitä käyttää runkobusseina etenkin ensisijaisten vyöhykkeiden määrittelyssä houkutellen joukkoliikenteen käyttöön. MAL-suunnitelmaan tulee sisällyttää tarkastelu alueista, joilla kestävä liikumisen ja ilmastomuutoksen hillinnän välineenä voidaan käyttää sähköbussseja hyväksi siirtymävaiheena pikaraitiotieverkoston rakentamiselle. (Uudenmaan liitto)
- Uudenmaan liitto kehottaa myös selvittämään ERTMS European Rail Transport Management System -järjestelmän uudistamisen aikataulun ja kustannukset. (Uudenmaan liitto)
- MAL2019 -suunnitelmassa Tehot irti nykysysteemistä -osan toimenpiteenä on Helsingin seudun bussiliikenteen kehittämisohjelman laatiminen. Suunnitelmaa laadittaessa yhtenä näkökulmana tulisi pitää myös seudullisen ja valtakunnallisen bussiliikenteen tarpeita alueella. (Uudenmaan liitto)
- Toimenpidekorttiin "Joukkoliikenteen vaihtojen ja solmupaikkojen parantaminen" toivotaan lisättävän maininta siitä, että myös pitkämatkaisen joukkoliikenteen ja HSL-liikenteen välisiin vaihtoihin kiinnitettäisiin erityistä huomiota niissä solmupaikoissa, jotka ovat seudullisen merkityksen lisäksi myös valtakunnallisesti tai maakunnallisesti merkittäviä joukkoliikenteen vaihtopaikkoja. (Uudenmaan liitto)
- Bussien runkoyhteyksien kehittäminen ja liityntäpysäköintiin panostaminen luovat mahdollisuuksia myös suunnittelualueen ulkopuolelta tulevaan kestäväan liikkumiseen. (Päijät-Hämeen liitto)
- Vantaan kaupunki katsoo, että valtion tulee lisätä rahoitusosuuttaan MAL 2019 suunnitelman mukaisiin kestävien liikkumismuotojen investointeihin, mutta myös käyttökuluihin. MAL 2019 suunnittelualueella on liikenteen päästövähennyksille maamme parhaat edellytykset. (Vantaa)
- Matinkylän lisäksi Kivenlahteen toteutuva länsimetron pääteasema tulee aikanaan palvelemaan kirkkonummelaisia, joskin metron tunnistettu hitaus ja ruuhka-aikojen ahtaus liikennevälineenä saattaa vähentää sen suosiota ja johtaa tilanteeseen, jossa metro ei ole kilpailukykyinen oman auton käytölle. Sen takia suorat bussiyhteydet Kirkkonummelta Helsingin keskustaan on säilytettävä vaihtoehtona nykyiselle liityntäliikenteelle. (Kirkkonummi)
- Kirkkonummen matkakeskuksen bussien pysäköintipaikat ja uudet liityntäliikenteen pysäköintipaikat valmistuvat vuonna 2019, jolloin myös varaus sähköbussien latauspaikalle toteutetaan. Päätös latauspaikan toteuttamisesta tehdään myöhemmin. Sähköbussien latauspaikkavaraukset on selvitettävä myös Masalan junaseisakkeella sekä Veikkolassa, jos ne toimivat bussilinjojen päätepysäkkeinä. Näillä toimenpiteillä, jotka siis toteuttavat bussiliikenteen päästöneutraalisuutta, voitaisiin varautua myös suoriin bussiyhteyksiin Helsingin keskustaan Kirkkonummelta päästöttömästi. Kunta toteuttaa kaukoliikenteen busseille pysäkit Kirkkonummen matkakeskuksen yhteyteen 2020-luvulla ja tavoitteena on oltava myös näiden linjojen kaluston päästöttömyys. Veikkolan suunnalla on niin ikään huolehdittava suorien bussiyhteyksien säilymisestä Helsingin keskustaan. (Kirkkonummi)
- Sähköbussien käytön nopeaa lisäämistä tulee edistää MAL-suunnitelman osana ja suunnitelmaan tulee sisällyttää tarkastelu alueista, joilla kestävä liikumisen ja ilmastomuutoksen hillinnän välineenä voidaan sähköbussseja käyttää hyväksi siirtymävaiheena tehokkaamman joukkoliikenteen rakentamiselle. (Espoo)
- Bussiliikenteen järjestämisratkaisuissa on HSL:n jäsenkuntien omaa päätösvaltaa alueensa joukkoliikentee järjestämisessä lisättävä. (Espoo)

- Helsingin seudun joukkoliikenteen perustana toimivan laajenevan runkolinjaston kehittämisessä tulee huomioida nykyistä paremmin kehysalueen yhteydet. Raideliikenteen laajentaminen on kannatettavaa, kun se toteutuksessa huomioidaan jo olemassa olevan raideliikenteen ja liityntäliikenteen kehittämistarpeet. (Siuntio)
- Metron jatkeen Kivenlahteen liityntäliikenne tulee suunnitella siten, että asukkaiden matka-ajat eivät muodostu kohtuuttomiksi ja että siirtyminen liityntäliikenteestä metroon sujuu vaikeuksitta myös Siuntiosta metroon yhdellä Kirkkonummen kautta kulkevalla bussilinjalla. (Siuntio)
- Julkisen liikenteen kehittämisessä tulee ottaa huomioon MAL 2019 –alueella sijaitsevat virkistysalueet. Julkisen liikenteen tulee mahdollistaa virkistysalueiden hyödyntämisen ilman oman auton käyttöä. Ainutlaatuinen Kopparnäs-Störsvikin alueen saavutettavuutta julkisella liikenteellä tulee voida kehittää MAL 2019 –suunnitelman puitteissa. (Siuntio)

Valtionhallinto

- Suunnitelmassa on korostettu raideliikenteen ja siihen tukeutuvan maankäytön kehittämistä. Painotus on perusteltu sekä ilmasto- ja ympäristötavoitteiden, että kaupunkitilan tehokkaamman käytön kannalta. Pääkaupunkiseudun työssäkäyntialue on kuitenkin laaja ja suuri osa paitsi Helsingin seudusta, myös sen ulkopuolisesta alueesta tukeutuu jatkossakin bussijoukkoliikenteeseen. Helsinkiin suuntautuu merkittävä määrä valtakunnallista ja seudullista markkinaehtoista ja ELYn yhdessä kehyskuntien kanssa järjestämää bussiliikennettä. (*Uudenmaan ELY-keskus*)
- Mahdollisuus kestäviin matkaketjuihin kehysalueella ei ole pelkän liityntäpysäköinnin varassa, kuten suunnitelman sivulla 12 todetaan. Esim. pelkässä Nurmijärven joukkoliikenteessä tehdään vuodessa pitkästi yli miljoona linja-automatkaa, joista suurin osa vaihdottomina matkoina Helsinkiin asti. Liityntäpysäköinti on hyvä lisä joukkoliikennejärjestelmään ja myös vaihtopaikkoja pääkaupunkiseudun runkolinjoihin pitää kehittää. Henkilöautolle kilpailukykyisiä vaihdottomia joukkoliikenneyhteyksiä tullaan kuitenkin tarvitsemaan myös tulevaisuudessa kehyskuntien keskustaajamien ja Helsingin keskustan välillä. (*Uudenmaan ELY-keskus*)
- Pikaraitiotiehankkeissa pitää jo suunnittelun alkuvaiheessa ottaa huomioon hankkeen vaikutus muuhun liikennejärjestelmään. Esimerkiksi bussiliikenteen vaihtopaikat päätieverkolla pitää suunnitella ja toteuttaa osana hankekokonaisuutta eikä erillisinä kohteina. Kun suunnitellaan vaihtoihin ja liityntäpysäköintiin tukeutuvaa joukkoliikennejärjestelmää, on otettava huomioon myös pitkämatkaisen bussiliikenteen kääntöpaikat ja tarve ajantasaus- ja seisontapaikoille lähellä asemia ja terminaaleja. (*Uudenmaan ELY-keskus*)
- Suunnitelmassa esitetty bussiliikenteen kehittämisohjelman laatiminen koko seudulle on kannatettavaa ja Uudenmaan ELY-keskus on sitoutunut olemaan työssä tiiviisti mukana. Selvityksessä voitaisiin tuoda paremmin esiin myös muun kuin HSL joukkoliikenteen ja Helsingin seudun kuntien tarpeet pääkaupunkiseudun tie- ja katuverkolla sekä liikenteen mahdolliset uudet määräpaikat ja sujuvamat reitit myös Helsingin kantakaupungin ulkopuolella. Bussiliikenteen merkittävimmät sujuvuusongelmat liittyvät pääkaupunkiseudun tie- ja katuverkon ruuhkiin. Bussiliikennejärjestelmä ja sen kehittämistarpeet ja palvelutasotavoitteet ovat hyvin erilaiset riippuen siitä toteutuuko tienkäyttömaksujärjestelmä vai ei. (*Uudenmaan ELY-keskus*)
- Suunnitelman kuvassa 15 esitetään Helsingin seudun joukkoliikenteen runkoverkko. Kuva ei täysin vastaa ELY:n näkemystä seudullisesti tärkeimmistä yhteyksistä. Tärkeistä yhteyksistä puuttuvat mm. Nummelasta Vihdin kirkonkylään, Nurmijärven kirkonkylästä Hyrylään ja Hyvinkäältä Mäntsälään kulkevat yhteydet, vaikka näihin verrattuna vähemmän merkityksellisiä yhteyksiä on esitetty. Kehysalueen keskeiset joukkoliikenneyhteydet 2030 -kuvassa 16 esitetyistä vaihtopaikoista puuttuvat nykyisten ja suunnitteilla olevien HSL raiderunkolinjojen ja pitkämatkaisen bussiliikenteen tärkeimmät vaihtopaikat pääteiden ja runkolinjojen risteämiskohdissa. Vaikka ne eivät olisi keskeisiä HSL liikenteen solmukohtia, ovat ne ainoita paikkoja, joilla alueen ulkopuolelta tuleva joukkoliikenne saadaan kytkettyä pääkaupunkiseudun kehittyvään poikittaiseen joukkoliikenteeseen. Ne tulisi esittää MAL-suunnitelmassa ja ottaa huomioon myös kaavoituksessa ja liikennesuunnittelussa. Suunnitelman kuvat 15 ja 16 kannattaa vielä tarkistaa yhteistyössä ELY-keskuksen kanssa. (*Uudenmaan ELY-keskus*)
- Muiden toimivaltaisten viranomaisten alueille ulottuvissa kilpailutuksissa ELY on tehnyt lippuyhteistyötä toimivaltaisten viranomaisten kanssa. Lippuyhteistyö perustuu kuitenkin edelleen täysin erillisiin lippujärjestelmiin. Lippujärjestelmien yhteen toimivuudella parannettaisiin koko työssäkäyntialueen joukkoliikenteen houkuttelevuutta. Suuri merkitys on myös aikataulujen yhteensovittamisella. Helsingin seudun joukkoliikennejärjestelmä tukeutuu raskaaseen raideliikenteeseen ja siinä tehtävät aikataulumuutokset vaikuttavat suoraan myös bussiliikenteeseen, mm. matkaketjujen toimivuuteen. Lippuyhteistyön ohella parantamisen varaa on myös eri joukkoliikennetarjonnan suunnittelussa. Jos

lipunhintojen alentamisiin olisi tiemaksutuottojen myötä mahdollisuus, tulee tasapuolisuus ja oikeudenmukaisuus tarkkaan miettiä. (*Uudenmaan ELY-keskus*)

- Bussikaluston päästöluokkia ei kilpailutuksissa voida nopealla aikataululla tiukentaa, vaikka tavoite mahdollisimman vähäpäästöisestä kalustosta on sinänsä hyvä. ELY:t valmistelevat käyttämänsä hankintakriteerit valtakunnallisesti ja vaadittuja päästöluokkia on hiljattain korotettu. Selvästi nykyistä korkeammat päästöluokat karsisivat kilpailutuksiin osallistuvia liikennöitsijöitä ja nostaisivat hankintojen hintoja. Helsingin kantakaupunkiin suunniteltua raskaan liikenteen ympäristövyöhykettä ei pidä ottaa käyttöön ilman laajaa vaikutustarkastelua ja tarpeellisia siirtymäaikoja tavaraliikenteelle ja joukkoliikenteelle. (*Uudenmaan ELY-keskus*)
- Liikenne- ja viestintäministeriön vastuulla oleva rautateiden henkilöliikenteen kilpailun avaaminen tukee MAL 2019 -tavoitteita kestävämpien kulku-tapojen kulkumuotojakauman kasvattamisessa ja kilpailun avaaminen vahvistaa myös uusien palveluiden ja teknologioiden integroimista osaksi liikennejärjestelmää. Suunnitelmassa kilpailun avaamisen mahdollisuuksia ja vaikutuksia ei ole esitetty ja olisi hyvä ottaa ne mukaan suunnitelmaan. (Liikenne- ja viestintäministeriö)
- Joukkoliikenteen kehittämisen painopiste on sinänsä luonnollisesti seudun sisäisessä joukkoliikenteessä, mutta on hyvä, että esimerkiksi vaihtoja ja solmupisteitä on tarkasteltu myös valtakunnallisesti ja seudun ylittävän pitkämatkaisen liikenteen kannalta. Pitkämatkaisen liikenteen näkökulmaa tulisi kuitenkin korostaa enemmänkin, koska Helsingin keskusta toimii sekä juna- että linja-autoliikenteen valtakunnallisesti tärkeimpänä henkilöliikenteen solmuna. Myös kehyskuntien liikenne tarvitsee yhteyksiä keskustaan, eikä voi tukeutua täysin vaihtoyhteyksiin. (Traficom)
- Suunnitelmassa seudun ensisijaiset kehittämisvyöhykkeet ovat asumisen, työpaikkojen ja palvelujen sijoittumisen lähtökohtana. Esitetty kehitys vaatii raideliikenteen kapasiteetin käyttöasteen aktiivista seurantaa, sekä ennakoivaa varautumista kaiken edellä mainitun kasvun vaatimien liikennöintilisäysten turvaamiseen. (Traficom)
- Huomioiden pääkaupunkiseudun asema linja-autoliikenteen kaukomatkojen solmuna, on suunnitelmassa kiinnitetty varsin vähän huomiota eri liikennemuodoilla tuotettujen matkojen yhteensovittamiseen. Toivottavaa olisikin, että esimerkiksi tehtävässä bussiliikenteen suunnitelmassa käsiteltäisiin lippu- ja maksujärjestelmien yhteensovittamista tarkemmin. Muualla maassa on käytännöstä toimivia esimerkkejä. Samaan tarkasteluun olisi hyvä kytkeä paitsi toimivaltaisten viranomaisten välinen yhteistyö, myös liikennepalvelulain mahdollistamat käytännöt markkinaehtoisten toimijoiden kanssa esimerkiksi puolesta-asiointia hyödyntäen. (Traficom)
- Suunnittelu- ja taloudellisia resursseja tulee mielestämme esitettyä voimakkaammin kohdentaa myös bussiliikenteen tarjonnan kehittämiseen ja ylläpitoon sekä runkoverkolla että sen ulkopuolella, jotta sekä tässä suunnitelmassa että mm. Toimenpideohjelma hiilettömään liikenteeseen 2045 –raportissa esitetyt kulkumuotojakaumaa ja kestävä liikenteen matkustussuoritetta koskevat tavoitteet on mahdollista saavuttaa. (Traficom)

Järjestöt ja muut vastaavat tahot

- Suunnitelmassa nostetaan esiin liikennöinnin kehittäminen nykyisillä radoilla (Z junan ruuhkavuorojen ja R-junatarjonnan lisääminen ja kaluston kehittäminen). Huomiona todettakoon, että tämä edellyttää ratakapasiteetin lisäämistä. Nykyinen ratakapasiteetti ei käytännössä mahdollista lisäyksiä ruuhka-aikoina. Z-junat käyttävät välillä Kerava-Helsinki samoja raiteita kuin pääradan junat. Tällainen tihennys ei ole siis riippuvainen vain Oikoradan kapasiteetista vaan pääradan (Riihimäki-)Kerava-Helsinki kapasiteetista. (VR-yhtymä)
- Suunnitelmassa on otettu kantaa myös tarvittavaan uuteen kalustoon. Suunnitelmassa ei käsityksemme mukaan ole perusteltua määritellä kalustonhankinnan toteutusta tai teknisiä ominaisuuksia (esim. kaksikerroksisuus). (VR-yhtymä)
- Pikaraitiotiehankkeiden jatkosuunnittelussa on tärkeää huolehtia joukkoliikennejärjestelmän toimivuudesta. Esimerkiksi sujuvien jatkoyhteyksien suunnittelusta ja toteutuksesta tulee huolehtia pikaraitiotieiden suunnittelun yhteydessä. (VR-yhtymä)
- Pidämme tärkeänä, että bussiliikenteen luotettavuutta kehitetään esimerkiksi lisäämällä liityntämahdollisuuksia raideliikenteeseen ja että katu- ja tietöiden toteutusta, tiedonkulkua ja niihin liittyvää yhteistyötä tehostetaan liikenteen sujuvuuden turvaamiseksi. Bussiliikenteen kehitysohjelmassa olisi perusteltua huomioida myös viranomaiselle kuuluvien infra- ym. järjestelyjen toimivuus. Tältä osin tärkeitä asioita olisi esimerkiksi työntekijöiden wc-tilojen kattavuuden parantaminen ja niiden siisteys- ja

kuntotason nostaminen osana bussiliikenteen tehokasta toimintaa ja ammatin arvostuksen kohottamista. (VR-yhtymä)

- Liityntäpysäköinnin suunnittelu ja mitoitus on keskeinen osa uuden ajan asemanseutujen suunnittelua. Maankäytön kehittäminen asemanseuduilla ja joukkoliikenteen palvelutason parantaminen vaativat väistämättä investointeja liityntäpysäköintiin. Liityntäpysäköinnin kustannusjaon periaatteiden hyväksymisestä ja soveltamisesta ei saa muodostua estettä hankkeiden käynnistämiseksi. Rahoitus liityntäpysäköintiin on löydyttävä budjettirahoitteisesti sekä kunnilta että valtiolta. Vaikka asemanseutujen tiivistämishankkeissa pyritään luomaan hyvää kävely- ja pyöräily-ympäristöä, myös autojen liityntäpysäköinti tulee huomioida asemanseutuhankkeissa olennaisena osana matkaketjuja ja keinona vähentää liikennesuoritteita ja liikenteen päästöjä. (VR-yhtymä)
- Pääkaupunkiseudulla merkittävät kampukset sijaitsevat mm. Otaniemessä, Helsingin keskustassa, Kumpulassa, Viikissä, Myllypurossa, Leppävaarassa ja Myyrmäessä. Kampusalueiden muodostuminen antaa positiivisen haasteen pääkaupunkiseudun kehittämisessä. Suunnitelmassa olevat uudet verkostomaiset yhteydet kestävän kehityksen mahdollistajina mm. pikaraitiotien kehittämisellä palvelee monia kampusalueita. Lisäksi joukkoliikenteen vaihtojen ja solmupaikkojen parantaminen on tervetullut kehityssuunta. (HOAS)
- Piiri korostaa, että jo tehty meluntorjunnan suunnitelmat tulee toteuttaa ennen yhtään uutta infrahanketta. Melu on pääkaupunkiseudulla keskeinen ympäristöterveysasia, jonka torjuntaa ei voi enää lykätä ohittamalla suunnitelmia yhä uusilla väylähankkeilla. Meluvallien suunnittelussakin pitää ottaa huomioon eläinten kulkureitit. (Suomen luonnonsuojeluliitto)
- Kauppakamari vastustaa esitystä siitä, että tiiviiden asemanseutujen ympäristö tulisi rauhoittaa autoliikenteeltä. Vähintään saattoliikenne tulee mahdollistaa asemalle asti. Henkilöautolla liikkuvat eivät myöskään koe vaihtamista junaan mielekkääksi, mikäli liityntäpysäköintipaikat sijoitetaan kauas asemalta. Ja mikäli ihmisten halutaan siirtyvän yhä enemmän kokonaisvaltaisten liikkumispalvelujen käyttäjiksi, on uudet palvelut, kuten yhteiskäyttöautot tuotava aseman välittömään läheisyyteen. (Helsingin seudun kauppakamari)
- Kestävällä kaupunkiseudulla liikkumisen perustana on toimiva joukkoliikenne. Kauppakamari pitää suunnitelman linjauksia joukkoliikenteen runkoverkosta ja sitä täydentävästä liityntäliikenteestä oikeina. Metropolialueen kilpailukyvyyn ylläpitäminen ja parantaminen edellyttää erityisesti raideliikenteen voimakasta kehittämistä tulevaisuudessa. Sen ohella on kuitenkin varmistettava liikenteen joustavuus ja häiriötön toiminta riittävällä bussi- ja muulla kumipyöräliikenteellä. Joukkoliikennepalvelujen parantaminen edellyttää Helsingin seudun kaikkien kuntien aitoa sitoutumista joukkoliikenteen edistämiseen. Aiempaa tiiviimpi yh-teistyö mahdollistaisi työssäkäyntialueen joukkoliikenteen suunnittelun yhtenä kokonaisuutena sekä alueen lippujärjestelmän yhtenäistämisen. (Helsingin seudun kauppakamari)
- Helsingin työssäkäyntialueen poikittaiset joukkoliikenneyhteydet ovat huonot, mikä aiheuttaa runsaasti ongelmia myös yrityksille. Esimerkiksi vuorotyötä tekevien työntekijöiden on usein käytännössä mahdotonta käydä töissä julkisilla liikennevälineillä. Ottaen huomioon, että Helsingin seudun liikenteen kasvun ennustetaan kohdistuvan tulevaisuudessa paljolti poikittaiseen liikenteeseen, tulee poikittaisen joukkoliikenteen tarjontaa huomattavasti lisätä. (Helsingin seudun kauppakamari)
- Liityntäpysäköinti on otettava aiempaa tiiviimmin osaksi liikenteen ja maankäytön suunnittelua. Jotta suunnitelmiin sisällytetyt pysäköintipaikat saadaan myös toteutettua, on liityntäpysäköinnin vastuutahoista ja rahoituksesta viimein saatava aikaan sitova ratkaisu. (Helsingin seudun kauppakamari)
- Liityntäpysäköinnin järjestämisessä tulisi ottaa käyttöön vaihtoehtoisia rahoitusmuotoja ja toimintamalleja. Pysäköinti voi olla maksullistakin, mikäli maksu on kohtuullinen ja maksutapa helppo. Yritykset ovat valmiita keskustelemaan yhteistyöstä liityntäpysäköinnin järjestämisessä sellaisissa kohteissa, joissa synergiaetuja on saatavissa. Kestävien ratkaisujen aikaansaamiseksi on yksityiset tahot otettava mukaan valmisteluun riittävän aikaisessa vaiheessa. (Helsingin seudun kauppakamari)
- Tällä hetkellä jo noin puolet sataman henkilöliikenteen matkustajista käyttää joukkoliikennettä. Jotta matkustajamäärää saataisiin kasvatettua, tulee vaihtomahdollisuuksien ja matkaketjujen olla ketteriä mm. matkatavaroiden kuljettamisen osalta. (Helsingin satama)
- MAL-suunnitelman mukaan matkaketjut perustuvat yhä enemmän joukkoliikenteen runkoverkkoon ja liityntäyhteyksiin. Helsingin keskustan satamat olisi hyvä esittää kansainvälisesti ja valtakunnallisesti merkittävänä henkilö- ja joukkoliikenteen risteyskohtina ja rajanylityspaikkoina (vrt. Helsinki-Vantaan lentoasema), mm. palvelujen kehittämisen saavutettavuuden vuoksi. (Helsingin satama)
- Suunnitelmaluonnoksessa myös todetaan, että asemien ympäristöt alueella tulisi rauhoittaa autoliikenteeltä. Tosiasiassa, mikäli tavoitteena on saada autonkäyttäjiä joukkoliikenteen käyttäjiksi,

asemien ympäristöön tulisi rakentaa liityntäpysäköintiä. Liityntäpysäköinnin lisäämistä kyllä ehdotetaan, mutta ympäristön samanaikainen rauhoittaminen autoliikenteeltä tuntuu jotenkin ristiriitaiselta. (*Autoliiton Helsingin seudun osasto*)

- Julkinen liikenne on oltava samanhintaista koko Kehä III sisäpuolella. Jos halutaan porrastaa hintoja niin se voisi perustua aikaan eli 30 minuutin maksu, 60 minuutin maksu ja 90 minuutin maksuun. (Suur-Espoonlahden kehitys ry)
- Joukkoliikenteen navat käytävä läpi ja kunkin navan tehtävät määriteltävä. Pasilan merkitys kasvaa merkittävästi, samoin ainakin Tapiola/Otaniemen, Leppävaaran, Espoon keskuksen/Kaukalahden (kaupunkiradan ulottaminen jompaankumpaan) roolit muuttuvat. Sama kehitys nähtävillä Helsingin ja Vantaan alueella. Tämän seurauksena Pisara-rata on otettava uudelleen tarkistettavaksi - suurempi hyöty saatavissa muualta seudulta. Ainakin autopikajunien pääteasemaksi tulee Pasila. Rakenteilla oleva lisäraide Pasila - Hki on omiaan helpottamaan tilannetta ydinkeskustassa. (Suur-Espoonlahden kehitys ry)
- Hienoa, että nostetaan esiin, että Liipy-kehittämisohjelman kustannustenjakomallia kuntien ja valtion kesken ei ole lainkaan noudatettu. Olisiko jatkossa mahdollista, että HSL ostaisi tai vuokraisi liityntäpaikkoja, kuten se ostaa liikennöintiäkin. (Liikennesuunnittelun seura)
- Joukkoliikenteen ylikuormittumista ei voida MAL2019 suunnitelmassa oikeasti tarkastella, näin on varmasti tämänkin suunnitelman osalta kuten aiemminkin vastaavissa suunnitelmissa. Kun otetaan huomioon että "elää pitää" vaikka raidehankkeita pidetään yllä (odotetaan toteutumista), pitäisi MAL-suunnitelman toimenpidekortteissa olla joukkoliikenteen tavoitesuunnitelma, joka koskettaa nimenomaan bussiliikennettä aikavälillä, joka on 5-10 vuotta. Pitää olla uusi lisätty hankekortti tästä niin, että siinä suunnitellaan raideliikenteen kuormitusta tasaava ja kuntien sisäistä työssäkäyntiä hyvin palveleva siihen (sisäiseen liikenteeseen erityisesti) liittyviä joukkoliikenteen matka-aikoja pienentävä bussiliikenteen tavoitelinjasto. (*Yksityishenkilö*)

4.4 Jalankulku ja pyöräliikenne

Kuntasektori

- Helsingin seudun pyöräilyn pääverkon (PÄÄVE) kehittäminen on tärkeää. Puuttuvien yhteyksien toteuttaminen tulee esittää näkyvästi MAL 2019 -suunnitelmaluonnoksen ensimmäisellä kaudella (2019 - 2030). PÄÄVE:n rinnalla myös kuntien liikenneturvallisuuksuunnitelmissa esitetyt kävelyn ja pyöräilyn hankkeet tulee ottaa suunnitelmaluonnoksessa huomioon. (*KUUMA-liikelaitos, Nurmijärvi, Kerava, Hyvinkää, Järvenpää, Pornainen*)
- Valtiot toimijan niukoista taloudellisista resursseista johtuen kunnat ovat joutuneet toteuttamaan maantieverkon (pyöräily-) kohteita enenevässä määrin itse. Monet hankkeet odottavat valtion rahoituspanosta. Vastaavasti kunnilla on jo rahoitus järjestettynä hankkeisiin. (*KUUMA-liikelaitos, Nurmijärvi, Kerava, Hyvinkää, Järvenpää, Pornainen*)
- Uusinvestointien ohella myös olemassa olevien väylien kunnossapito tulee ottaa suunnitelmassa huomioon. (*KUUMA-liikelaitos, Nurmijärvi, Kerava, Hyvinkää, Järvenpää, Pornainen*)
- Pyöräilyn kulkumuoto-osuuden kasvattaminen on keskeinen keino päästövähennystavoitteiden saavuttamisessa. Etenkin KUUMA-seudulla, jossa välimatkat keskusten välillä ovat pitkiä, pyöräily ei ole seudullista pyöräilyä kuntien välillä, mutta keskusten sisäisillä matkoilla on suuri merkitys koko seudulle. Siksi olisi tärkeää, että kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantamista tuettaisiin myös kaupunkien/kuntien katuverkolla. Tästä hyvänä avauksena ensi kertaa vuonna 2018 ensimmäisen kerran haettavana ollut liikenneviraston kävelyn ja pyöräilyn investointituki 3,5 M€ kaupunkien ja kuntien katuverkolle. Tämä rahoitusmalli saa toivottavasti jatkoa tulevina vuosina. (*Hyvinkää*)
- Nurmijärven kunta on päivittämässä vuosien 2019-2020 aikana liikenneturvallisuuksuunnitelman yhteistyössä ELY-keskuksen kanssa. Suunnitelman yhteydessä tullaan priorisoimaan tulevaisuuden kävelyn ja pyöräilyn toteutuskohteet. Hankkeiden toteuttamista pitkäjänteisillä suunnitelmissa voidaan pitää tavoiteltavana tahtotilana. Suunnitteluvaihtoehtoja tulee edistää yhteisellä rahoituksella, jotta varsinaiselle rakentamiselle on edellytys. Rakennussuunnitelmavaiheeseen edistetyt suunnitelmat

antavat myös mahdollisimman tarkan kustannustietoisuuden, jonka pohjalta on paremmat edellytykset neuvotella kustannusten jakamisesta. (Nurmijärvi)

- Seudullisen pyöräliikenteen pääverkon kehittämisessä tulee nostaa esille Järvenpää-Tuusula-Kerava radanvarsiyhteyden kehittäminen ja siihen liittyvät valtion investointitarpeet. (Kerava, Järvenpää)
- Järvenpää pitää erittäin tärkeänä suunnitelmaluonnoksessa esitettyä selkeää tavoitetta kasvattaa KUUMA-kuntien pyöräliikenteeseen kohdistettavia investointeja, jotta pyöräliikenteen kulkutapaosuutta todella saataisiin kasvatettua. Tuusulan kunnanvaltuuston juuri 12.11.2018 hyväksymässä Tuusulan pyöräliikenteen edistämissuunnitelmassa radanvarsiyhteys Tuusulan alueella ei esiinny kehityskohteena paitsi v. 2040 tavoiteverkolla, koska se ei ole Tuusulan kunnan nykyisen eikä lähitulevaisuuden maankäytön kannalta merkittävä. Sen sijaan seudullinen tärkeys on tunnistettu mm. PÄÄVE-työssä sekä Keravan, Tuusulan ja Järvenpään liikenneturvallisuuksuunnitelmissa v. 2013. Yhteyden kehittäminen niin pitempimatkaisena pyöräilyn kuin myös Keravan ja Järvenpään välisen pyöräilyn kehittämisen kannalta on erittäin tärkeää. (Järvenpää)
- Jalankulun- ja pyöräilyn väyläverkon kehittäminen on edelleen hyvin keskeinen tekijä kulkumuotojen osuuden kasvattamisessa Tuusulan alueella. Myös jalankulun ja pyöräilyn turvallisuuden tukemiseksi tulee jatkuvasti toimia kohdistuen toimenpiteitä ja valistusta myös muille ajoneuvoliikenteen osapuolille. Kävelyn ja pyöräilyn ollessa keskeisessä roolissa kestävien kulkutapojen osuuden kasvutavoitteissa, suunnitelmassa tulisi kiinnittää huomiota myös näiden kulkumuotojen ympärivuotisen roolin kasvattamiseen. Suunnitelmaluonnoksen kuvaa 20 tulisi ajantasaistaa. Mm. Järvenpään ja Kellokosken välinen pyörätieyhteys Pohjoisväylän käytävässä (mt 1465) on jo toteutettu. (Tuusula)
- Suunnitelmaluonnoksessa on esitetty erinomaisia ehdotuksia pyöräliikenteen kehittämiseksi ja on hyvä, että pyöräliikenne nähdään aidosti omana liikennemuotonaan liikennejärjestelmässä. Pyöräliikenteen edistämisen kannalta on erittäin hyvä asia, että uusi maankäyttö keskitetään hyvien joukkoliikennedyhteyksien ja erityisesti raideliikenteen varteen. Tämä mahdollistaa myös pyörä- ja joukkoliikennematkojen yhdistämisen. On myös kannatettavaa, että suunnitelmaluonnoksessa seudulle esitetään kansainvälisen mallin mukaan koordinoituihin henkilöä pyöräliikenteen edistämiseen. (Helsinki)
- Kaupunkipyöräjärjestelmän laajentaminen seudulla siten, että eri kuntien järjestelmät ovat täysin yhteensopivia, on käytännössä vaikeaa johtuen mm. nykyisen hankintasopimuksen rajoitteista. Täysimittaisesti nykyisten järjestelmien kattavuutta ja toimintaa voidaan uudistaa nykyisten sopimuskausien päätyttyä vuonna 2025. (Helsinki)
- Suunnitelmaluonnoksen karttaesityksistä puuttuvat pääsääntöisesti merkinnät seudullisesti merkittävästä pyöräliikenteen verkostosta ja pääyhteyksistä sekä tulevista investoinneista. Näiden esittäminen pääkartoilla on tarpeen. (Helsinki)
- Pyöräilyreitti Hyökännummelta Mäntsälän keskustan kautta Pohjois-Mäntsälän Levannolle sekä Saaren yliopistokampukselle, on merkittävä suunnitelmiin rakennettavana laatukäytävänä. (Mäntsälä)
- MAL 2019 -suunnitelmaluonnoksessa on tunnistettu hyvin pyöräliikenteen edistämisen moninaiset myönteiset vaikutukset. Pyöräilyä voidaan merkittävästi edistää pääkaupunkiseudun baanaverkkosuunnitelman määrätietoisella toteuttamisella ja rakentamisen nopeuttamisella. Laadukas, erityisesti pitkämatkaisena pyöräliikenteen tarpeisiin rakennettu pyöräliikenteen runkoväylästä ja sähköpyörät tarjoavat myös houkuttelevan vaihtoehdon henkilöautolle esimerkiksi työmatkaliikenteessä. (HSY)
- Kunta edellyttää, että pääpyöräilyverkon rakentaminen jatkuu rakentamalla valmiiksi yhteys Veikkolasta sekä Lapinkylän kautta Oitbackaan ja edelleen Espooseen että Espoon Nupuriin. Suunnitelmaluonnoksen sivulla 40 oleva kuva, joka kuvaa vuoden 2014 tilannetta on harhaanjohtava, koska Veikkolasta etelään päin rakennettu pääpyöräily-yhteyden pohjoisin osa on valmis. Sen sijaan Lapinkylästä etelään päin em. yhteyttä rakennetaan parhaillaan (tilanne v. 2018 lopulla). Niin ikään seudun pääpyöräilyverkkoon kuuluva yhteys Veikkolasta Nupuriin on suunniteltava ja toteutettava. (Kirkkonummi)
- Kaupunkiradan lisäksi esitämme MAL-hankkeisiin mukaan otettavaksi Leppävaaran aseman kevyen liikenteen järjestelyjen parantamista. Aseman merkitys tulee entisestään korostumaan Raide-Jokerin valmistuttua ja nykyisiä jalankulun järjestelyjä on parannettava. Hankkeen suunnittelu on käynnissä yhteistyössä Väyläviraston kanssa. (Espoo)
- Kirkkonummen keskustasta länteen päin suuntautuvaa pyöräilyn runkoreittiä tulee jatkaa kantatie 51 suuntaisesti Pikkalan kautta Siuntiontien ja kantatie 51 risteykseen. Siuntion kunnan omana tavoitteena on rakentaa lähiaikoina yhteys kantatie 51:ltä suoraan kunnan keskustaan. (Siuntio)
- Julkista liikennettä tulee kehittää niin, että esim. työmatkojen yhteydessä polkupyörä voidaan ottaa nykyistä joustavammin mukaan erityisesti runkolinjoilla suoritettaviin matkaosuuksiin. (Siuntio)

Valtionhallinto

- Liikenne- ja viestintävirasto Traficom on samaa mieltä suunnitelmassa esitetystä toteamuksesta, että seudun kuntien kannatettavat, kunnianhimoiset kasvutavoitteet pyöräliikenteelle edellyttävät vahvaa panostusta pyöräliikenteen olosuhteisiin. Suunnitelmassa on kuvattu ansiokkaasti seudullisen, autoliikenteelle kilpailukykyisen pyöräliikenteen pääverkon kehittäminen, pyöräilyä edistävät KUHA-hankkeet, pyöräilyn ketterien kokeilujen käyttäjälähtöisesti toteutettava ohjelma sekä kaupunkipyöräjärjestelmän laajentaminen. Lisäksi Traficom korostaa suunnitelmassa kuvattujen pyöräilyn liityntäpysäköinnin toimien tärkeyttä kestävien matkaketjujen edistäjänä. (Traficom)
- Suunnitelmassa ei ole kuvattu kävelyn ja sen olosuhteiden kehittämistä yhtä laajasti kuin pyöräilyn edistämistoimia, mikä onkin luontevaa ottaen huomioon kummankin kulkumuodon seudullisen aseman ja merkityksen. Kuitenkin kävelyn mahdollistavan elinympäristön kehittäminen ja sen vaikutukset terveyteen voisivat tulla suunnitelmassa esille painokkaammin. (Traficom)

Järjestöt ja muut vastaavat tahot

- Seudullisen pyöräliikenteen pääverkon kehittäminen palvelee monia opiskelijoita, koska opiskelijat käyttävät liikkumisessaan joukkoliikenteen lisäksi polkupyöriä. Kaupunkipyöräjärjestelmän laajentaminen tukee myös opiskelijoiden tarpeita. (HOAS)
- Kauppakamari pitää pyöräilyn lisäämistä hyvänä ja kannatettavana tavoitteena, mutta pyörätiet tulee sijoittaa järkevästi muuta liikennettä kohtuuttomasti haittaamatta. Pyöräteiden määrän lisääminen ei voi olla itsetarkoitus, vaan niiden sijoittamisen tulee perustua liikennejärjestelmän toimivuuden kokonaistarkasteluun. Pyöräily on monelle asukkaalle vain täydentävä vaihtoehto hyvällä säällä. (Helsingin seudun kauppakamari)
- Sinänsä erinomaisen asiakirjan yhtenä puutteena on keskusteluissa nähty, ettei siinä käsitellä jalankulkua liikennemuotona laisinkaan. Ehdotan siksi seuraavantapaista lisäystä tavoitelausumiin: "Sopijapuolet sitoutuvat selvittämään ja kehittämään jalankulun oloja, esteettömyyttä ja miellyttävyyttä niin reittien, terminaalien kuin kunnossapidon suhteen" (Yksityishenkilö)

4.5 Tieliikenne ja logistiikka

Kuntasektori

- MAL2019 -suunnitelmassa periaatteena on kehittää tieliikenneverkkoa tavara- ja joukkoliikenne edellä. Periaate ja sen edellyttämät toimenpiteet vastaavat hyvin Uusimaa-kaava 2050 tieliikenneverkon kehittämisen periaatteita ja kaavassa esitettyjä yhteyksiä. (Uudenmaan liitto)
- Uudenmaan liitto pitää hyvänä, että seudun toimijoiden kanssa yhteistyössä tehty selvitys "Pääkaupunkiseudun tie- ja katuverkon jäsentely" on otettu mukaan MAL2019 -suunnitelmaan. Näin suunnitelma saa sille kuuluvan painoarvon ja tulee kiinteäksi osaksi seudun liikennejärjestelmäsuunnittelua. (Uudenmaan liitto)
- Liikenteen infrastruktuurin pienten kehittämishankkeiden (KUHA) rinnalla myös paitsioon jääneet keskisuuret, maankäytön kehittämistä ja asumisen lisäämistä tukevat tie- ja liittymähankkeet tulee ottaa huomioon suunnitelmaluonnoksessa esimerkiksi omana rahoituspakettinaan. (KUUMA-liikelaitos, Nurmijärvi, Kerava, Hyvinkää, Järvenpää, Sipoo, Pornainen)
- Tie- ja katuverkon tulee vastata maankäytön tiivistymisen ja kasvun tarpeisiin pitkällä aikavälillä. Uusinvestointien rinnalla myös kunnossapito luo osaltaan edellytykset sujuville, tehokkaille ja turvallisille kuljetuksille niin tavara- kuin henkilöliikenteessä. (KUUMA-liikelaitos, Nurmijärvi, Kerava, Hyvinkää, Järvenpää, Pornainen)
- Nykyisen tieliikenneverkon kuntoon tulee kiinnittää nykyistä suurempaa huomiota. Uusien asuinalueiden liikenneyhteyksien rakentaminen ei saa aiheuttaa sitä, että olemassa olevien teiden kunnossapidosta joudutaan tinkimään. (Siuntio)

- KUUMA-seutu pitää raskaan liikenteen taukopaikkakysymyksen ratkaisemista tärkeänä ja korostaa valtion sitoutumista yhteisesti sovittavaan kustannus- ja vastuunjakomalliin. (*KUUMA-liikelaitos, Nurmijärvi, Kerava, Hyvinkää, Järvenpää, Pornainen*)
- Raskaan liikenteen taukopaikkaselvityksessä esitetyt toimenpiteet tulee sisällyttää MAL 2019 -suunnitelmaan. Erityisesti valtion rahoitusosuuden turvaamiseksi tulee MAL-suunnitelmaan saada kirjaus valtiolta seuraavalla MAL-sopimuskaudella tarvittavan rahoitusosuuden suuruudesta. Seudulla ei ole viime aikoina toteutunut yhtään raskaan liikenteen taukopaikkaa ja tehdyn selvityksen perusteella näyttäisi siltä, ettei mikään kunta ole erityisen innokas ottamaan taukopaikkaa alueelleen. Taukopaikkojen toteuttaminen tulisi olla ensisijaisesti valtion vastuulla ja tämän tulisi käydä ilmi suunnitelmaluonnoksesta. (*Helsinki*)
- Espoo suhtautuu myönteisesti Raskaan liikenteen taukopaikat MALprosessissa-raporttiin kirjattuun kustannusjaon periaatteeseen. Siinä Espoo osallistuisi kuuden prosentin osuudella (arviolta 0,77 M€) taukopaikkojen kustannuksiin. Taukopaikkojen palveluiden hankinnassa onnistumisen edellytykset ovat paremmat valtion ottaessa kokonaisvastuun, jolloin Espoolle tai muille kunnille ei tule täysin uusia tehtäviä. Turunväylän käytävässä Kulmakorven alue, jonne ehdotetaan yhtä taukopaikkavaihtoehtoa, on Espoon kaupungin omistuksessa. Kaupunki pystyy arvioimaan Kulmakorven alueen mahdollista vuokraamista käyttöoikeussopimuksella taukopaikkakäyttöön vasta, kun taukopaikkahankkeesta ja muista kilpailevista maankäyttöhankkeista tiedetään suunnittelun myötä enemmän. Taukopaikoilla on rakentamiskustannusten lisäksi kaupungin näkökulmasta myös vaihtoehtokustannus menetettyä 5–10 hehtaarin K- tai KTY-alueena. (Espoo)
- Raskaan liikenteen palvelualueiden puutteet erityisesti Kehä III vyöhykkeellä ovat jo pitkään olleet vaikea kysymys, joka tulisi ratkaista seudullisesti. On hyvä, että asia on mukana MAL-suunnitelmassa, mutta alueiden toteutumiseen tulisi saada suunnitelman lisäksi voimakkaampi ohjaus ja tuki. Uudenmaan liitto esittää harkittavaksi raskaan liikenteen palvelualueiden mukaan ottamista MAL-sopimukseen. (*Uudenmaan liitto*)
- KUUMA-seutu pitää ongelmallisena, että nykyisessä tilanteessa alempitason tieverkon kunto heikkenee, mikä heijastuu suoraan seudun kilpailukykyyn ja elinvoimaisuuteen. KUUMA-seudulla suuri osa paikallisesta ja seudullisesta liikkumisesta sijoittuu alemmalle tieverkolle, joten verkon liikennöitävyyden varmistaminen on keskeistä. (*KUUMA-liikelaitos, Nurmijärvi, Kerava, Hyvinkää, Järvenpää, Pornainen*)
- KUUMA-seutu suhtautuu erittäin positiivisesti logistiikan keskeisten yhteyksien toimivuuden varmistamiseen valtakunnallisesti ja seudullisesti merkittäviä yhteyksiä parantamalla. (*KUUMA-liikelaitos, Nurmijärvi, Kerava, Hyvinkää, Järvenpää, Pornainen*)
- Logistiikan keskeisten yhteyksien toimivuuden varmistaminen valtakunnallisesti sekä seudullisesti merkittävien yhteyksien parantaminen on huomioitu suunnitelmassa hyvin. (*Sipoo*)
- Esitetty Keski-Uudenmaan logistiikan poikittaisyhteyksien kokonaisuus (Järvenpää - Nurmijärvi -yhteys, Kehä IV, Itäinen radanvarsitie + Hyvinkään itäinen ohikulkutie) on linjassa HLJ 2015 -suunnitelmassa ja Uusimaa-kaava 2050 -luonnoksessa esitetyn kanssa. Järvenpää - Nurmijärvi -yhteys on sisällytetty ensimmäisen kauden (2019 - 2030) hankkeisiin, Kehä IV jälkimmäiselle kaudelle (2031 - 2050). Kehä IV:n suunnittelua edistetään jo ennen vuotta 2030. Kehä IV:n osalta suunnitelman tulisi olla se, että väylän suunnittelu etenee ennen vuotta 2030 ja väylän toteutus on ensimmäisellä kaudella osuuksittain käynnissä. (*KUUMA-liikelaitos, Nurmijärvi, Kerava, Järvenpää, Pornainen*)
- Kunta suhtautuu positiivisesti siihen, että MAL 2019 –suunnitelmaluonnoksessa on esitetty Keski-Uudenmaan logistiikan poikittaisyhteyksien kokonaisuus. Sipoon kunta kannattaa hankkeiden edistämistä. (*Sipoo*)
- Hyvinkään itäisen ohikulkutien toteutusvalmiutta ollaan nostamassa parhaillaan laadittavalla tiesuunnitelmalla ja toteuttaminen pitäisi ottaa huomioon jo ensimmäisellä kaudella (2019-2030). Lisäksi itäinen radanvarsitie, joka on todettu Keski-Uudenmaan logistiikan poikittaisyhteyksiä koskevassa selvityksessä kannattavaksi hankkeeksi tulisi toteuttaa ennen vuotta 2050. (*Hyvinkää*)
- Nurmijärven kunta kannattaa Keski-Uudenmaan seudullisen poikittaisyhteyden tutkimista ja MAL-rahoituksen järjestämistä hankkeelle. Kunta esittää, että hankkeen suunnittelua ja tarvittavia selvityksiä jatketaan aktiivisesti. Hankkeeseen on hyvä sisällyttää Nurmijärven kunnan osalta tarvittavin osin maantien 1321 (Raalantie) perusparantaminen, josta on olemassa Nurmijärven kunnan teettämä hyväksytty ja lainvoimainen tiesuunnitelma. Lisäksi Nukarin kylän osalta on hankkeen vaikutuspiirissä tehtävä liikenneturvallisuustoimenpiteitä. Hankkeessa parannetaan kantatie 45 siltojen kantavuutta, jolloin alempitason maantieverkolta saadaan sinne kuulumattomat tavaraliikenteen ajoneuvot ohjattua pois. MAL 2019 yhteydessä Keski-Uudenmaan poikittaisyhteyden toteuttamista on pidettävä korkealla hankelistauksissa, jotta valtateiden 3 ja 4 välille saadaan muodostettua uusi poikittaisyhteys mm. raskaan-liikenteen tarpeisiin. (*Nurmijärvi*)

- Järvenpään kaupunki pitää erittäin tärkeänä, että Keski-uudenmaan logistista pohjoista poikittaisyhteyttä Järvenpää-Nurmijärvi –yhteyttä edistetään valtakunnallisestikin tärkeänä yhteytenä valtateiden 3 ja 4 välillä. Yhteysvälin toteutus voi olla vaihteista sen mukaisesti, miten hankkeen eri osuuksia voidaan edistää. (*Järvenpää*)
- Kehä IV:n suunnitteluvalmiuden edistämistä pidetään tärkeänä mm. valtatie 3 toimivuuden turvaamiseksi. Poikittaisen yhteyden jatkaminen Klaukkalan ohikulkutieltä idän suuntaan edistää alueen liikenneverkon toimintaa vaikuttaen 3-tien ja kehä III:llekin. (*Nurmijärvi*)
- Myös valtatie 25 (Kehä V) vaatii parantamista, sillä väylällä on havaittu huomattavia toimivuus- ja turvallisuusongelmia. Lisäksi välityskyky ylittyy ajoittain. (*KUUMA-liikelaitos, Nurmijärvi, Kerava, Järvenpää, Pornainen*)
- Valtatietä 25 tulee kehittää lähivuosina määrätietoisesti, koska väylällä on havaittu huomattavia toimivuus- ja turvallisuusongelmia. Lisäksi välityskyky ylittyy ajoittain. (*Hyvinkää*)
- Kehä V osalta kunta on laatinut yhteistyössä Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa tilavaraussuunnitelmaa vuoden 2018 aikana. Suunnitelmalla varaudutaan valtatie 25 kehittämisen kaista- ja liittymäjärjestelyiden tilatarpeisiin. Lisäksi suunnitelma on yhtenä lähtötietona tarvittaville kaavahankkeille. Nurmijärven kunta esittää kehä V suunnitteluvalmiuden edistämistä seuraavalla MAL-kaudella. (*Nurmijärvi*)
- Myös Kehä III:n länsipään kehittäminen tulee nostaa esiin muun muassa liikenneturvallisuuden ja tavaraliikenteen toimivuuden kannalta. (*KUUMA-liikelaitos, Nurmijärvi, Kerava, Järvenpää, Pornainen*)
- Hangon radan sähköistystä ei ole sisällytetty suunnitelmaluonnokseen. Hanke tulisi kuitenkin saada aloitettua ennen vuotta 2030. (*KUUMA-liikelaitos, Nurmijärvi, Kerava, Hyvinkää, Järvenpää, Pornainen*)
- Hangonradan sähköistys ja valtatie 25 kehittäminen tulee lisätä MAL 2019 suunnitelmaan. (*Hyvinkää*)
- Klaukkalantie on mainittu myös HLJ 2015 suunnitelman jälkeen tehdyssä ajoneuvoliikenteen verkostaselvityksen jatkotyössä. Tieyhteyden kehittämistarve on tunnistettu selvityksessä kärkipäähän kohdelistassa. Erityisesti joukkoliikenteen kehittämisen kannalta yhteyden (sis. joukkoliikenne-etuudet ja kaistajärjestelyt) kehittäminen on tärkeää. Erityisen huolestuttavaa on Klaukkalantielle moottoritiltä etelään suunnasta johtavan rampin ruuhkautuminen Luhtaanmäen risteyksessä. Tältä osin tulisi tutkia myös mahdollisuudet liittymän parantamiseen ramppia jatkamalla. Hanke on toteutettavissa erillisenä tai yhdistettynä Klaukkalantien lisäkaistaprojektin kanssa. Klaukkalantien toimivuus on esteenä lähitulevaisuudessa MAL-työssä esitetyille asuntotuotannon tavoitteille. Vaikka Klaukkalan ohikulkutie saadaan avattua liikenteelle vuoden 2021 aikana, tulee Klaukkalantiella liikenteen kasvu olemaan Klaukkalan suunnalla jatkossakin vahvaa uusien asuntoalueiden rakentumisen myötä. Liikenneennusteiden mukaan vuoteen 2040 mennessä liikennemäärät tulevat olemaan samalla tasolla kuin tällä hetkellä. Mikäli MAL2019 suunnitelmaan ei ole mahdollista täydentää Klaukkalantien kehittämistä, tulee vähintäänkin seuraavalla MAL-sopimuskaudella nostaa hankkeen toteutus esille. Nurmijärvi esittää Klaukkalantien kehittämisen tie- ja katusuunnittelun edistämistä yhteisrahoitteisesti jo MAL2019 kaudella, jotta rakentamisen valmiudet olisivat seuraavalla MAL-kaudella olemassa. (*Nurmijärvi*)
- Pääpaino Nurmijärven asuntotuotannosta keskittyy kunnan isoimpaan ja vetovoimaisimpaan Klaukkalan taajamaan. Kasvavan asuntotuotannon mukanaan tuoma väestönlisäys kasvattaa myös liikenteen määrää. Jotta Nurmijärven asuntotuotantotavoitteet voidaan saavuttaa, on liikenteen oltava sujuvaa ja turvallista sekä matka-ajaltaan kilpailukykyistä kasvavasta liikenteen määrästä huolimatta. Liikenteelle vuoden 2021 aikana avattava Klaukkalan ohikulkutie tulee sujuvoittamaan liikennettä, mutta kasvavan asuntotuotannon mukanaan tuoma väestönlisäys luo painetta myös Klaukkalantien kehittämiselle. Jotta kunnan isoin ja vetovoimaisin taajama säilyy myös jatkossa elinvoimaisena, houkuttelevana ja kilpailukykyisenä, on myös Klaukkalantien liikenteen oltava sujuvaa ja turvallista sekä matka-ajaltaan kilpailukykyistä. Tämä tarkoittaa sitä, että myös valtion tulisi panostaa Klaukkalantien sujuvuuteen etenkin joukkoliikenteen näkökulmasta Vantaan puoleisella osuudella jo seuraavalla MAL-sopimuskaudella. (*Nurmijärvi*)
- Ajoneuvoliikenteen verkostaselvityksessä ilmenee myös vt 3 toimimattomuus välillä Klaukkala-Kehä III. Nurmijärven kunta esittää nopeaa parannusta valtakunnallisestikin merkittävän liikenteen toimivuusongelman poistamiseen varautumalla rahoituksella suunnitelmien ja rakentamisen edistämiseen MAL2019 kaudella. Nurmijärven kunta painottaa esityksessä Hämeenlinnanväylän 3-kaistaistamista välille Klaukkalan liittymä ja Kehä III. Kolmikaistaistaminen lisää myös liikenneturvallisuutta. (*Nurmijärvi*)
- Linja-autoliikenteen sujuvoittamistoimenpiteet maantieverkolla etenkin valtatiellä 3 ja seudun ytimen katuverkolla ovat kannatettavia hankkeita. (*Hyvinkää*)
- Kunta edellyttää, että Kehä IV:n suunnittelu etenee ja väylää saadaan vaihteittain toteutettua ennen vuotta 2030 (*Tuusula*)
- Myös olemassa olevat seudullisesti ja valtakunnallisesti merkittävät maantiet tarvitsevat kehittämistä. Tuusulanväylän kokonaiskehittäminen maantieliikenteen, joukkoliikenteen eri muotojen, lento- asema-

alueen saavutettavuuden sekä väyläkäytävän suuntaisen kevyen liikenteen osalta tulee nostaa suunnitelmassa esille rinnan väyläkäytävään kaavaillun bulevardisoinnin ja maankäytön lisäämisen kanssa. (Tuusula)

- Tuusulassa Hyrylän keskusta- alue kaksin puolin mt 145:tä (Tuusulanväylä) nykyisen keskustan ja Rykmentinpuiston osalta ovat maankäytön ensisijaisia alueita, joille kohdentuu merkittävä osa kunnan alueen asuntotuotannosta vuoteen 2030 mennessä. Ottaen huomioon keskusta- alueen halki kulkevan maantien 145 nykyinen kuormitus, raskaan liikenteen määrä ja luonne, liikenteestä aiheutuvat haitat ja riskit sekä väylää ja sen lähialueetta koskevat tulevaisuuden suunnitelmat ja niiden vaikutukset, kunta ei tule jättämään Hyrylän itäisen, Mäyräkorpi- Kirkonkylä väyläyhteystarpeen ja mt:n 11466 (Tuusulan itäväylä) muodostamaa kokonaisuutta pois Hyrylän ja Keravan välisen alueen maankäytön ja väyläverkon kehittämissuunnitelmistaan. Kehittyvän keskusta-alueen ohittava väylä tulee olemaan edellytys alueen mm. liikenneverkon toimivuudelle, taajamaytimen sekä Koillis-Hyrylän alueen kehittämiseksi. Kunta katsoo, että Hyrylän itäisen, Mäyräkorpi-Kirkonkylä väyläyhteyden tulee edelleen olla yksi seudun tulevista ajoneuvoliikenteen hankkeista, joka tulee toteuttaa rinnan maankäytön kehittämisen kanssa. (Tuusula)
- Kehä I:llä on koko maantieverkon suurimmat liikennemäärät ja se palvelee oleellisesti myös seudullista liikkumista. MAL-suunnitelman hankelistalle tulee nostaa Kehä I:ltä Myllypuron ja Itäväylän eritasoliittymät sekä Koivusaaren eritasoliittymä Länsiväylällä, joiden toteuttamiseen Helsinki on varautunut 10 vuoden investointiohjelmassa. (Helsinki)
- MAL-suunnitelmassa ja sen hankkeissa tulee huomioida Helsingin Sataman kuljetusten ja liikenteen tarpeet, sillä se on Euroopan vilkkain matkustajasatama ja Suomen johtava ulkomaanliikenteen ja –kaupan yleissatama. (Helsinki)
- Sipoonlahden eritasoliittymän uusiminen tulisi nostaa MAL2019 toimenpiteisiin. Liittymäalueen kehittäminen on tärkeää Söderkullan liikenneyhteyksien ja työpaikka-alueiden saavutettavuuden kannalta. Keskeinen tavoite on pikavuoropysäkkien toteuttaminen Porvoonväylän varrelle, jolloin Sipoonlahden liittymästä muodostuu seudullinen vaihtopaikka liityntäpysäköintipaikkoineen. Suunnitteluvalmius on hyvä ja suunnittelua on tehty yhteistyössä Uudenmaan ELY-keskuksen, Liikenneviraston ja HSL:n kanssa. Suunnittelussa on huomioitu myös raskaan liikenteen taukopaikkojen lisääminen lyhyellä ja pitkällä tähtäimellä. (Sipoo)
- Vt 4 ja Vt 7 liittymäalueen parantaminen on Sipoon ja Porvoon suunnan bussiliikenteen kehittämisen ja sujuvuuden säilyttämisen kannalta tärkeä kärkihanke. Hanke on MAL2019-suunnitelmassa sidottu Malmin lentokenttäalueen maankäytön kehittämiseksi tarvittaviin liikenneyhteyksiin. Uudenmaan liitto pitää hanketta tärkeänä ja tarpeellisenä myös ilman Malmin lentokenttäalueen rakentamista ja toivoo, että hanke voitaisiin nimetä ja ryhmitellä suunnitelmassa siten, että bussiliikenteen tarpeet tuodaan vahvemmin esiin. (Uudenmaan liitto)
- Toimenpiteet kuten Lahdenväylän (vt 4) rinnakkaisramppijärjestelyjen täydentäminen, kolmannet kaistat Kehä I:n ja Porvoonväylän liittymien välillä ja Kehä I liittymän parantaminen ovat toimenpiteitä, joihin Helsingin seudun on varauduttava asukasmäärän ja maankäytön tarpeiden kasvusta johtuen. (Päijät-Hämeen liitto)
- Logistiikka muuttaa muotoaan kaupan rakennemuutoksen myötä, verkkokauppa lisää pienjakelun ja asuinalueille kohdistuvan logistiikan määrää, mikäli sitä ei onnistuta ohjaamaan matkakettujen varrelle sijoitettaviin noutopisteisiin. Kaupunkilogistiikan kehittäminen vähähiiliseksi on tärkeää, ja seudullisen vähähiilisen logistiikkasuunnitelman tekeminen yhteistyössä logistiikkatoimijoiden kanssa tukisi kehittämistä. (HSY)
- Tieliikenteen osalta ovat valtion hankkeet Kehä III:n toimivuuden parantamiseksi välillä Askisto-Pakkala ja VT4:n parantaminen välillä Kehä III-Kulomäentie kannatettavia. (Vantaa)
- Vantaa esittää, että tieverkon kehittämisen hankkeena olevaan Lahdenväylän parantamiseen luetaan Lahdenväylän vaihtopysäkit ja Kyytitien melunsuojaus jo voimassa olevan sopimuksen ehdoilla ja hyväksytyn tiesuunnitelman mukaisena. Vantaan kaupunki esittää myös, että Itäisen Valkoisenlähteen tien liittymä VT4:lle luetaan tähän hankekokonaisuuteen. (Vantaa)
- Ajoneuvoliikenteen kasvaessa Kehä III:n ja Vuohimäen eritasoliittymien toteuttaminen on kunnan maankäytön kehittämisen, asuntorakentamisen ja yritystoiminnan mahdollistamisen näkökulmasta tärkeimmät hankkeet, joille on saatava seudullista valtion rahoitusta. Turunväylän toimivuus ja liikenneturvallisuus on puutteellista Veikkolan eritasoliittymässä sekä em. liittymän ja Kehä III:n välillä. (Kirkkonummi)
- Toisaalta kunta kokee jääneensä vaille MAL-periaatteiden mukaisia tarpeellisia ja tärkeitä keskisuuria liikenneinvestointeja kuten pääväylien eritasoliittymien parantamishankkeita, joiden kautta etenkin asuntorakentamisen ja yritystoiminnan esteenä olevia liikenteen pullonkauloja voitaisiin poistaa. Edellä kuvatun kaltaisia hankkeita MAL-kokonaisuus ei tunnista, koska ne ovat liian pieniä seudullisesti ja toisaalta taas liian suuria saadakseen KUHA-rahoista. (Kirkkonummi)

- Espoo ei hyväksy Kehä II:n jatkeen varauksen poistamista ilman korvaavaa suunnitelmaa, jottei tulevaa korvaavaa ratkaisua tehdä toteuttamiskelvottomaksi. Kehä II:n jatkeen alueen ratkaisut puuttuvat, eikä asiaan ole paneuduttu MAL-aineistossa. (Espoo)
- Länsiväylän jatkeena kantatie 51 tulee huomioida MAL 2019 –alueen keskeisenä liikenneväylänä. Se toimii merkittävänä tavaraliikenteen väylänä. Siksi Länsiväylän jatkaminen moottoriliikennetienä Siuntioon on niin ikään olennaista suunnitelmassa mainittujen liikenteen sujuvuuteen liittyvien tavoitteiden saavuttamiseksi. (Siuntio)
- Toimenpiteitä vuodesta 2030 eteenpäin voidaan pitää realistisina. Liikennehankkeiden osalta kantatie 51 kehittäminen Kirkkonummen ja Siuntion välillä tulee nostaa yhdeksi keskeiseksi kehittämiskohteeksi. (Siuntio)

Valtionhallinto

- HVK korostaa toimivia ja sujuvia tieyhteyksiä sekä Vuosaaren satamaan että Länsisatamaan, koska myös matkustaja-aluksissa kulkee huoltovarmuuden kannalta tärkeää rahtia. (*Huoltovarmuuskeskus*)
- Helsinki-Vantaan lentoasema ja sen ympäristö muodostavat merkittävän logistiikkakeskittymän, jonne toimivat ja sujuvat yhteydet ovat välttämättömiä. Suunnitelma Tuusulanväylän alkupään muuttamisesta kaupunkibulevardiksi asettaa haasteita tavara- ja henkilöliikenteen toimintavarmuuden toteuttamiselle. (*Huoltovarmuuskeskus*)
- HVK korostaa Helsingin seudun alueen liikenneinfrastruktuurin kehittämistä osana koko Suomen liikenneinfrastruktuurin kokonaisuutta ja tarpeita. Myös Helsingin seudun sisällä kuntien erilaiset tavoitteet ja niiden perusteella laaditut suunnitelmat alueidensa infrastruktuurien kehittämisestä pitää sovittaa kokonaisuuden kannalta järkevällä tavalla yhteen ympäristö- ja ilmastotavoitteet huomioon ottaen. Yhteiskunnan huoltovarmuuden kannalta välttämättömien logististen verkostojen ja palveluiden käytettävyyttä edellyttävät toimivaa infrastruktuuria. (*Huoltovarmuuskeskus*)
- *Helsingin seudun tieverkon luokitus ja palvelutasotavoitteet* -työssä (Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 58/2018) on määritelty valtion ja kuntien yhteinen näkemys keskeisen tie- ja katuverkon merkityksestä ja palvelutasotavoitteista vuonna 2030 ja 2050. MAL2019-suunnitelman luonnoksessa asiaa on käsitelty luvussa "Liikennehankkeita vuoden 2030 jälkeen". Kyseinen selvitys on tärkeä MAL2019-suunnitelman toimeenpanossa ja sen tulee linjata seudun liikennejärjestelmän ja maankäytön suunnittelua jo nyt. Oikea paikka asialle on luvussa 6 tai 7. Selvityksessä määritellyt valtion ja kuntien yhteistyötä linjaavat periaatteet on syytä kirjata myös MAL 2020-2023 -sopimukseen. Vaikka selvityksellä ei voida ohittaa lainsäädännön, pääväyläasetuksen tai kaavoituksen velvoitteita, on selvityksen merkitystä käytännön suunnitteluyhteistyössä syytä korostaa. (*Uudenmaan ELY-keskus*)
- Maankäytön merkittävimmät kasvualueet on osoitettu nykyisten ja suunnitteilla olevien ratojen asemanseuduille. Periaate, että uusia alueita ei oteta käyttöön ennen radan tai aseman rakentamista on hyvä myös maantieliikenteen toimivuuden näkökulmasta. Uudet radat ja asemat sekä niihin tukeutuva maankäyttö edellyttää kuitenkin aina muutoksia myös tieverkolla. Esimerkiksi nk. Länsirataan kytkeytyvä uusi maankäyttö edellyttää lisäkaistoja Turunväylälle (vt 1), liittymäjärjestelyjä sekä liityntäpysäköinti- ja vaihtopaikkajärjestelyt kaikille uusille asemanseuduille. Maantieverkon paikoin mittavatkin toimenpidetarpeet on hyvä tuoda esiin, kun arvioidaan mahdollisuuksia lisätä raideliikenteeseen tukeutuvaa maankäyttöä. (*Uudenmaan ELY-keskus*)
- MAL 2019-suunnitelmassa on esitetty investointitarpeita maantieverkolle sekä maankäytön kehittämisen, että liikenteellisen toimivuuden tarpeista lähtien. Osa toimenpiteistä on tarpeen jo nyt riippumatta seudun maankäytön kasvusta. Kiireellisimpiä isompia hankkeita ovat ELY:n näkökulmasta Kehä III välillä Askisto-Pakkala, jossa väylä tarvitsee ison perusparannuksen etenkin painumavaarasta johtuen, mutta myös elinkeinoelämän kuljetuksia haittaavien ruuhkien vuoksi. Lahdenväylä (vt 4) on pääkaupunkiseudun ruuhkautuneimpia pääväyliä, jolla kulkee huomattava määrä valtakunnallista tavaraliikennettä. Lisäkaistat ovat tarpeen Lahdenväylän ohella Hämeenlinnanväylällä (vt 3). Sekä vt 4 että vt 3 käytävien kapasiteettiongelmien heijastuisivat myös suunnitteilla olevien maankäytön kasvualueiden (vt 4/ Malmin lentokenttäalue, vt 3/Kuninkaantammi) liikenteen toimivuuteen, joten lisäkaistojen rakentaminen eritasoliittymien yhteydessä on tarpeen. (*Uudenmaan ELY-keskus*)
- Kehä I Maarinsolmun eritasoliittymä on perusteltu hanke nykytilan kapasiteettiongelmien näkökulmasta. Kehä I on tärkeä tavaraliikenteen reitti Länsisatamasta muualle Suomeen ja sen välityskyvyn parantaminen Etelä-Espoon maankäytön kasvaessa on tarpeen. Maarinsolmun ja Hagalundin tunnelin toteuttaminen on osin kytketty toisiinsa ja hankkeisiin liittyviä kaavaratkaisuja ja väyläsuunnittelua pitää edistää samanaikaisesti. Hagalundin tunnelin toteuttaminen asuntorakentamisesta saatavilla maankäyttömaksuilla on sinänsä hyvä tapa toteuttaa kaupunkikehityksen edellyttämiä liikennehankkeita. (*Uudenmaan ELY-keskus*)

- Keski-Uudenmaan logistiikkayhteyksistä on esitetty vt 3 ja vt 4 välisen logistiikkayhteyden parantamista ensi vaiheessa välillä Järvenpää-kt 45. Ennen vuotta 2030 tulee edistää myös nk. Kehä IV yhteyden suunnittelua. Esitetty toteutusjärjestys on ELY:n näkökulmasta perusteltu. (*Uudenmaan ELY-keskus*)
- ELY voi sitoutua jatkamaan MAL suunnitelmassa esitettyjen investointihankkeiden suunnittelua, jos jatkosuunnittelulle on osoitettavissa riittävät määrärahat. (*Uudenmaan ELY-keskus*)
- Osana MAL 2019 suunnitelmaluonnoksen arviointia on HSL:n ja ELY-keskuksen yhteistyössä teetetty selvitys "Helsingin seudun tieverkon kehittämistarpeiden arviointi". Selvityksessä on todettu, että kokonaisuudessaan toteutuessaan suunnitelmaluonnos vähentäisi huomattavasti tieverkon liikennöitävyyden puutteita. Toisaalta, jos suunnitelmassa esitetyt tienkäyttömaksut ja siihen osin kytköksissä oleva joukkoliikenteen lipun hinnan alennus jäävät toteutumatta, heikkenee monen tiejakson palvelutaso entisestään. Liikenteen sujuvuuteen, häiriöherkkyyteen, ennakoitavuuteen ja liikenneturvallisuuteen liittyviä vakavia puutteita tulee olemaan useilla tie- ja katujaksoilla erityisesti Helsingin kantakaupungissa, kehäteillä I-III sekä maanteilla vt 1, vt 3, kt 45 ja vt 4. (*Uudenmaan ELY-keskus*)
- Siinäkin tilanteessa, että kaikki MAL 2019-suunnitelmassa esitetyt toimenpiteet toteutuisivat vuoteen 2030 mennessä, jäisi tieverkolle muutamia tavaraliikenteen ja joukkoliikenteen kannalta selviä puutteita, jotka kohdistuvat myös valtakunnallisen liikenteen kannalta keskeiselle tieverkolle. Merkittävimmät ongelmat olisivat Kehä I:llä ja etenkin sen osuudella Vihdintie-Tuusulanväylä. Kehä I on keskeinen valtakunnallisen tavaraliikenteen reitti Länsisatamasta säteittäisille valtateille (valtatiet 1, 3, 4 ja 7) ja edelleen muualle Suomeen. MAL2019-suunnitelman viimeistelyssä tämän tiejakson kehittämistarve pitää nostaa esiin. ELY-keskus on käynnistämässä vuoden 2019 alussa yhteysvälin alustavaa tilavaraustarkastelua, jonka jälkeen voidaan tehdä päätökset suunnittelun jatkamisesta. (*Uudenmaan ELY-keskus*)
- Etenkin Helsingin seudun ydinalueiden sisääntuloväylien varrella on merkittävää maankäyttöpotentiaalia. Sisääntuloväylistä osa on kuitenkin myös keskeisiä valtakunnallisen tavaraliikenteen väyliä, joiden kautta kuljetaan kantakaupungin satamiin ja terminaaleihin. Näiden pääväylien maankäytön ja liikennejärjestelyjen kehittämisperiaatteita ja palvelutasotavoitteita on viime vuosina pyritty selvittämään useissa yhteyksissä. Samoilla väyläosuuksilla pitää tavoitella sekä pääväyläasetuksessa määrättyjä tavoitteita, että noudattaa lainvoimaisia kaavoja. (*Uudenmaan ELY-keskus*)
- Liikenne- ja viestintäministeriö pitää tärkeänä, että MAL 2019 -suunnitelmassa huomioidaan 21.11.2018 annettu liikenne- ja viestintäministeriön asetus maanteiden ja rautateiden pääväylistä ja niiden palvelutasosta sekä valmistunut selvitys seudun tavoitteellisesta tieverkosta ja sen palvelutasosta. Suunnitelmaan olisi hyvä lisätä seudun ja valtion yhteistyönä laatima tavoitteellinen maantieverkkokartta ja tarvittavat jatkotoimet siihen liittyen. Suunnitelmassa on liikennettä koskevat valtakunnalliset ja yliseudulliset kysymykset jääneet vähälle huomiolle. (Liikenne- ja viestintäministeriö)
- Suunnitelmassa mainitaan, että terveellisemmän elinympäristön ja maankäytön tiivistämisen mahdollistamiseksi tulee huolehtia nykyisten ja tulevien asukkaiden suojaamisesta liikenteen melulta meluntorjunnan toimintasuunnitelman 2018-2023 mukaisesti. Tavoite on haastava, kun samaan aikaan asutusta tiivistetään sekä joukkoliikenteen solmukohtien tuntumaan että liikenneväylien varsille. Miten riittävien suojavaikotekijöiden toteutuminen tai rakenteellinen meluntorjunta melua tuottavien väylien tuntumassa varmistetaan? Suunnitelmassa viitattu meluntorjunnan toimintasuunnitelmaan vuosille 2018-2023 on erittäin kannatettava, mutta on mahdollista, että meluntorjuntaan tarvittava budjetti ei saa riittävää poliittista kannatusta, jotta 67 M€ maksava suunnitelma toteutuisi kokonaisuudessaan. Huolenamme on, että riskirajat ylittävälle melutasoille alistuvien asukkaiden määrät jopa kasvavat. (Traficom)

Järjestöt ja muut vastaavat tahot

- MAL 2019 -suunnitelmassa on junaliikenteen osalta ymmärrettävästi keskitytty vahvasti matkustajaliikenteeseen. Lähiliikenteen tarjonnan kasvattaminen pääradalla ja investointien suunnittelu tätä silmällä pitäen tulee tehdä myös tavaraliikenteen tarpeet huomioiden. Erityisesti Vuosaaren ja Sköldvikin tavaraliikenneyhteyksien toimivuus liikenteen lisääntyessä on varmistettava. (VR-yhtymä)
- Kerava-Nikkilä rataosan mahdollisen henkilöliikenteen vaikutukset Sköldvikiin suuntautuvaan tavaraliikenteeseen täytyy arvioida (mikäli henkilöliikenne tullaan käynnistämään). (VR-yhtymä)
- Pasila-Riihimäki II vaiheen liikenteellisistä tarkasteluista on aikaa jo useita vuosia, minkä jälkeen sataman liikenne on kasvanut ja muuttanut aikataulujaan. Neljä R-lähijunaa tunnissa ruuhka-aikoina voi käytännössä vaikeuttaa pääradan tavaraliikennettä myös Pasila-Riihimäki II vaiheen toteutuksen jälkeen,

koska Vuosaaren satamaan/satamasta on liikennöintiä nykyisin ainakin iltaruuhkan (klo 15–18) aikana. (VR-yhtymä)

- Suunnitelmassa on ehdotettu Z-junien määrän kaksinkertaistamista ainakin ruuhka-aikoina, mikä vaikuttaa tavaraliikenteen kulkumahdollisuuksiin paljon nopeampien matkustajajunien välissä. Tarjonnan lisäämisen rataosuudella tulisi kulkea samassa linjassa lisäävän kapasiteetin kanssa (suunnitelmassa ei esitetä oikoradalle mitään toimenpiteitä). Hennan liikennepaikan käyttöönotto matkustajaliikenteelle oikoradalla heikensi merkittävästi tavarajunien kulkumahdollisuuksia kyseisellä rataosalla. (VR-yhtymä)
- Kuten suunnitelmassakin todetaan tavaraliikenteen siirtäminen raiteille olisi ilmastopoliittisesti tarkoituksenmukaista. Suunnitelma ei kuitenkaan sisällä mitään erityistä eri liikennemuodot yhdistävää terminaalia alueella, jossa esim. intermodaalikuljetusten siirtokuormaus olisi mahdollista. Tämä tulisi sisällyttää suunnitelmaan. (VR-yhtymä)
- Kaavallisesti on tärkeää yhtenäistää eri kaupunkien välillä opiskelija-asuntojen autopaikkatarpeita. Helsingin kaupunki on ollut tässä edelläkävijä määritellesään selkeät tarpeet kysyntätekijöiden näkökulmasta vuonna 2015. Jos autopaikka on jokaiselle asunnolle, kustannusvaikutus on ilmeinen (30-290 € korotusta vuokraan /kk). Autopaikkatarve ja autonkäyttötarve on opiskelijoille vähäinen. Täytyy myös muistaa, että useilla kampusalueilla ei ole edes autopaikkoja, joihin opiskelijoilla olisi edes teoreettinen mahdollisuus pysäköidä. Hoasin teettämässä tutkimuksessa ne opiskelijat, joilla oli auto, käyttäjistä vain 10% käytti autoa päivittäin. (HOAS)
- Hoasilla on menossa kokeilu yhteiskäyttöautoista opiskelijoille. Toiminta on aloitettu vuoden 2019 puolella, joten käyttökokemuksia kertyy tämän vuoden aikana. (HOAS)
- Finavia katsoo, että raskaan liikenteen palvelualueen sijoittaminen Helsinki-Vantaan lentoaseman läheisyyteen ei ole tarpeellinen, koska alueen logistiikkatoimijat tarjoavat kuljettajilleen taukotilat ja – palvelut. Finavia katsoo, että palvelualueen toteuttaminen lentoaseman läheisyyteen tai Tikkurilantielle keräisi raskasta liikennettä muualta Uudeltamaalta ennestään vilkasliikenteisille teille lentoaseman läheisyyteen. Helsinki-Vantaan lentoasema on ensisijaisesti matkustajalentoasema, jonka matkustajaliikenteelle ylimääräinen raskas liikenne aiheuttaa sekä saavutettavuusongelmia turvallisuusriskejä. Tämän lisäksi palvelualueen lisäämä raskaan liikenteen määrä Tikkurilantiella on ristiriidassa Aviapoliksen tulevassa kevyeen liikenteeseen perustuvassa kaupunkimallissa. Edellä mainituilla perusteilla Finavia vastustaa rekkaparkin sijoittamista lentoaseman läheisyyteen tai Tikkurilantielle. (Finavia)
- Hyvin toimiva ja kattava joukkoliikenne on myös yritysten etu. Liikennejärjestelmä on kuitenkin kokonaisuus, jota pitää kehittää tasapuolisesti. Elinkeinoelämän kilpailukyvyyn ylläpitäminen ja parantaminen edellyttää kaikkien vaihtoehtoisten kulku- ja kuljetusmuotojen - niin joukko-, henkilöauto- kuin tavaraliikenteenkin - sujuvuutta. Joukkoliikenteen käyttöä tulee edistää palvelujen houkuttelevuutta parantamalla – ei muita liikennemuotoja rajoittamalla tai niiden maksurasitusta lisäämällä. (Helsingin seudun kauppakamari)
- Kauppakamari pitää hyvänä, että suunnitelmassa kiinnitetään huomiota tavaraliikenteen tarpeisiin ja että siinä on ehdotettu konkreettisia toimenpiteitä sen toimivuuden parantamiseksi. Tavaraliikennejärjestelmän haasteet lisääntyvät merkittävästi seudun asukasmäärän kasvaessa eivätkä suunnitellut raideliikenneinvestoinnit palvele tavaraliikennettä kuin välillisesti muuta liikennettä vähentämällä. Tavaraliikennejärjestelmää tulisi kehittää kokonaisuutena samalla tavoin jatkuvasti kuin joukkoliikennejärjestelmääkin. (Helsingin seudun kauppakamari)
- Pääosa logistiikka-alan toimijoista on sijoittunut Kehä III:n varrelle tai sen välittömään läheisyyteen. Kappaletavara- ja pakettilajittelua ei kannata tehdä kovin kaukana pääasiakasalueesta, sillä kuljetuskustannukset kasvavat nopeasti etäisyyden lisääntyessä. Tätä lisäkustannusta ei pysty kompensoimaan edes maan edullisempi hinta kauempana reuna-alueilla. Liikennejärjestelmää kehitettäessä on turvattava tavaroiden sujuva kuljettaminen Hämeenlinnanväylän, Tuusulanväylän ja Lahdenväylän suunnasta Helsingin kantakaupunkiin, jonka jakeluliikenne tulevaisuudessa lisääntyy kasvavan asukasmäärän ja kaupan murroksen myötä. (Helsingin seudun kauppakamari)
- Keski-Uudenmaan poikittaisyhteyden puute valtateiden 3 ja 4 väliltä on jo pitkään tiedossa ollut ongelma, joka aiheuttaa mm. raskaalle liikenteelle pidempiä reittejä tai hakeutumista alemmalle tieverkolle. Ongelman ratkaisemiseksi suunnitelmassa ehdotetaan pohjoisemman poikittaisyhteyden Järvenpää–kantatie 45 toteuttamista, mikä palvelisi ensisijaisesti pitkämatkaista tavaraliikennettä. Lentoaseman pohjoispuolisen Kehä IV -yhteyden toteuttamista esitetään vasta 2030 jälkeen. Logistiikkayritysten näkökulmasta Kehä IV tulee kuitenkin toteuttaa ennen pohjoisempaa yhteyttä. Kehä IV on tärkeä paitsi pitkämatkaisen tavaraliikenteen kannalta myös seudullisena hankkeena. Se sujuvoittaisi seudun poikittaisliikennettä ja keventäisi Kehä III:n liikennettä. Lisäksi se mahdollistaisi lentoaseman pohjoispuolella sijaitsevan Tuusulan Focus-alueen kehittämisen, mikä puolestaan vahvistaisi lentoaseman ympäristön logistiikkaklusteria. Hankkeen päästövaikutuksia ei tule arvioida yksinomaan

Kehä IV:n liikennemäärän perusteella, vaan huomioon tulee ottaa mm. yhteyden tuomat taloudelliset hyödyt sekä muualla tapahtuvat päästövähennykset ja liikenneturvallisuushyödyt. *(Helsingin seudun kauppakamari)*

- Tavaraliikenteen palvelualueiden puuttuminen on myös pitkään tiedossa ollut polttava ongelma Helsingin seudulla. Luonnoksen mukaan akuutti tarve on n. 400 raskaan liikenteen autopaikkaa. Palvelualueiden toteuttaminen sisältyi jo viimeistä edelliseen Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmaan (HLJ 2011), mutta asiassa ei Uudenmaan ELY-keskuksen yrityksistä huolimatta ole päästy konkreettisiin toimenpiteisiin asti. Logistiikan sujuvuuden kannalta olisi erittäin tärkeää, että asiassa päästäisiin viimein toteutusvaiheeseen. Tämä edellyttää sopimista palvelualueita koskevista toimintamalleista ja eri osapuolia sitovasta vastuujaoista liityntäpysäköinnin tapaan. Palvelualueiden toteuttamisesta tulee sopia sitovasti seuraavassa MAL-sopimuksessa. *(Helsingin seudun kauppakamari)*
- Helsingin seudun liikennejärjestelmää kehitettäessä on ehdottomasti turvattava koko valtakunnan yhteyksien kannalta tärkeiden Helsingin satamien hyvä saavutettavuus, mikä erityisesti keskustan satamien osalta on uhattuna. *(Helsingin seudun kauppakamari)*
- Pysäköintipolitiikka on merkittävä ohjauskeino, jolla vaikutetaan liikennejärjestelmään, maankäytön suunnitteluun sekä asuntotuotantoon. Kaavoitus on avainasemassa toimivan pysäköintijärjestelmän luomisessa. Kauppakamari korostaa, että henkilöauto tulee jatkossakin olemaan tärkeä ja välttämätön liikkumisväline Helsingin seudulla, mikä on otettava huomioon asiaankuuluvalla tavalla maankäytön suunnittelussa. Vaikka yhdyskuntarakenteen tiivistäminen on tärkeä tavoite, pysäköintipaikkojen määrää ei vanhoilla sen paremmin kuin uusillakaan alueilla pidä pyrkiä vähentämään epärealisti-sen alhaiseksi. Vaikka yritykset yhä enenevässä määrin hakeutuvat hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärelle, on hyvä saavutettavuus henkilöautolla ja autopaikkojen määrä edelleenkin erittäin tärkeä asia useimmille yrityksille. *(Helsingin seudun kauppakamari)*
- MAL-suunnitelma tunnistaa kiitettävästi logistiikan kannalta keskeisiä valtakunnallisesti merkittäviä tarpeita ja yhteyksiä kuten esim. E18, Vuosaaren sataman yhteydet ja päätiehteydet Kehä I ja Kehä III välillä sekä yhteydet Länsisatamaan. MAL-luonnoksessa tunnistettuja nykyisiä tieliikenteen pullonkauloja on erityisesti Helsingin säteittäisillä sisääntuloväylillä, Kehä I:llä, Kehä III:lla ja Helsingin kantakaupungissa. *(Helsingin satama)*
- Helsingin keskustan kauppamerenkulun satamien saavutettavuus ja liikenteen ennakoitavuus ja ennustettavuus on ensiarvoisen tärkeää. Länsisatama on valtakunnan vilkkein säännöllisen linjaliikenteen satama, ja sen osalta tulee määritellä ja turvata kantatien 51/Länsiväylän rooli osana valtakunnallista liikenneverkkoa. Yhteyksien kehittäminen Länsiväylälle erityisesti tavaraliikenteen kuljetusketjun tarpeet huomioon ottaen tulee ottaa osaksi MAL-työn lähtökohtia, ja sitovat toimenpiteet ja sitova aikataulu tulee määritellä. MAL-suunnitelman tulee tunnistaa Helsingin keskustan asema kansainvälisen matkailun ja liikenteen risteyskohtana, ja Helsingissä tulee olla mahdollisuus valita liikkumistapa liikkumistarpeeseen perustuen. *(Helsingin satama)*
- Sataman liikenteen erityispiirteenä on hyvä tunnistaa se, että liikennemuodon valintaan vaikuttaa liikkumispalvelutarjonta myös matkakohteessa. Tavaraliikenteen osalta on hyvä ottaa huomioon valtakunnallinen huoltovarmuus *(Helsingin satama)*
- Luonnos esittelee konkreettisina toimenpiteinä Helsingin sisäisiä, liikennejärjestelmän kannalta olennaisia joukkoliikenteen parantamisohjelmia. Niiden lisäksi parantamisohjelmat tulisi määritellä ja esittää myös katuverkon osalta. Esimerkiksi elinkeinoelämän pitkän tähtäimen kehittämisen ja investointien kannalta olisi hyvä tuoda esiin raskaan liikenteen kehittämisen toimenpideohjelma sekä hankkeiden sitovat toimenpiteet ja sitova aikataulu. *(Helsingin satama)*
- Suunnitelmassa esitetään pyöräliikenteen potentiaali-indeksi; saman tyyppisen indeksin avulla voisi etsiä hyötyjä myös tavana/henkilöautoliikenteeseen *(Helsingin satama)*
- Suunnitelmassa on tuotu esiin raskaan liikenteen taukopaikkojen tarve. Tauskopaikkojen toteuttaminen riittävällä tasolla tulee esittää investointiohjelmissa, ja niiden toteutusta tulee aikaistaa: tarve on ilmeinen jo tällä hetkellä *(Helsingin satama)*
- MAL-19 suunnitelma-alueella pitäisi liikenteen osalta keskittyä alueen päätieverkon kehittämiseen, sujuva liikenne on kaikkien etu, joka samalla vähentää CO2 päästöjä. Autoliiton Helsingin seudun osasto toivoo pikaisia ratkaisuja mm. keskustan maanalaisen kokoojakadun ja Kehä II:n jatkeen suunnittelulle ja toteutukselle. *(Autoliiton Helsingin seudun osasto)*
- Mikäli pysäköintimaksuja laajennetaan alueen sisällä harvemmin rakennettuun ympäristöön, jossa ei ole riittävää joukkoliikenteen palvelutasoa, seurauksena on kustannusten nousu. Näillä aluilla asuvat myös ne ihmiset, jotka ovat hakeutuneet sinne kohtuullisempien asumiskustannusten takia. He ovat pakotettuja käyttämään autoa ja joutuvat pysäköintimaksujen vuoksi väkisin maksamaan autoilustaan aikaisempaa enemmän. Se ei ole oikein. Suunnitelmaluonnoksessa on myös outo ehdotus työpaikkapysäköinnin verottamisesta. Se osoittaa suorastaan vihamielistä suhtautumista autonkäyttöä kohtaan. Työpaikkapysäköinnin vero olisi hankalasti toteutettavissa ja todennäköisesti ohjaisi työpaikkoja pois

taajaan rakennetuilta alueilta sellaisille paikoille, jolla henkilökunnalle on tarjolla riittävästi ilmaisia pysäköintipaikkoja. Samalla se eittämättä lisäisi henkilöauton käyttöä työmatkaliikenteessä. (*Autoliitto, Autoliiton Helsingin seudun osasto*)

- Minua huolestuttaa se, että kehä II:n jatkoa ei ole suunnitelmissa. Se kai päätettiin toistaiseksi hylätä, mutta mielestäni varaus tulisi edelleenkin säilyttää, kun ajatellaan tarpeeksi kauas tulevaisuuteen. Liikennemäärät muilla kehillä myös painottavat sitä. Tuon esiin tässä joskus aiemmin joissain yhteyksissä esittämäni ehdotuksen Kehäteiden uudelleen linjauksesta: Jatketaan kakkosta siten, että se yhtyy kolmoseen joko Vihdintien liittymän tienoolla (Hämeenkylä) tai Viinikkala/Tuupakan kohdalla noudattaen jälkimmäisessä tapauksessa jo olevaa suunnitelmaa Kehä kakkosen jatkamisesta Hämeenlinnan väylälle asti. Tästä Itään päin nyk. Kehä III muutettaisiin Kehä II:ksi. Ja Kehä III vastaavasti rakennettaisiin kulkemaan jotakuinkin Katriinantien linjausta pitkin lentokentän pohjoispuolitse. Tämä uusi Kehä III yhtyisi lopulta nk. Öljytiehen jatkuen 6/7 -tielle asti. Näin meillä olisi kolme kokonaista kehätietä. Näin helpotettaisiin nykyisen Kehä III (raskaan) liikenteen kuormitusta eikä ehkä olisi tarvetta mm. MAL-suunnitelmassa esitettyjen lisäkaistojen rakentamiselle, päästöt vähenisivät matkojen lyhentyessä. MAL-esityksestä löytyy lisäperusteluja: esim. MAL Päämittarit tavoitetasoineen. Tämä esittämäni ehdotus tukee kaikkia näitä. (*Yksityishenkilö*)
- Logistiikan osalta vähälle huomiolle on jäänyt kaupunkien pienlogistiikka ja sitä tukevat toimet, joita tulisi vahventaa. Uusilla pienlogistiikan ratkaisuilla voidaan merkittävästi sujuvoittaa liikennettä sekä vähentää päästöjä. (*ITS Finland ry*)
- Työnantajan tarjoama autopaikka on ollut jo pitkään verotettavaa tuloa, vain valvonta on ollut heikkoa. Tulee siis erottaa työpäivän aikainen pysäköintimahdollisuus kokoaikaisesta autopaikasta. Ilmeisesti tämän edellisen verollisuus on nyt asetettu tavoitteeksi. (*Liikennesuunnittelun seura*)
-

4.6 Liikenneinfran pienet parantamishankkeet (KUHA) ja muut jatkuvat kehittämisohjelmat

Kuntasektori

- KUHA-ohjelmoinnin jatkuvuus ja rahoituksen pitkäjänteisyys on erittäin merkittävää. Kävelyä, pyöräilyä, joukkoliikennettä, liityntäpysäköintiä, logistiikan yhteyksiä ja palveluja sekä maankäytön tiivistämistä, liikenneturvallisuutta ja meluntorjuntaa tukevat KUHA-hankkeet ovat KUUMA-seudulle tärkeitä ja edellyttävät yleensä myös kunnilta huomattavaa taloudellista resursointia. KUHA-hankeohjelmaa tulee jatkaa kuntien, ELY-keskuksen ja muiden seudun toimijoiden välisenä yhteistyönä vuosittain toteutettavana ohjelmointina. Vuosittainen KUHA-rahoitustaso (liikenteen pienet kustannustehokkaat kehittämisohjelmat) tulisi nostaa 60 miljoonaan euroon vuodessa. Summan tulee jakautua puoliksi kuntien ja valtion ja toisaalta KUUMA-seudun ja pääkaupunkiseudun kesken. KUHA-hankkeiden rahoitus tulee saada valtion yleisestä MAL-rahoituksesta, eikä sen rahoitus pohjaa saa kytkeä mahdollisiin tiemaksutuloihin. Valtion KUHA-rahoitus ei saa missään tapauksessa vähentää perusväylänpidon rahoitusta, vaan KUHA-rahamen on tultava täydentävänä lisänä liikennejärjestelmän nykyisen rahoituksen ulkopuolelta. (*KUUMA-liikelaitos, Nurmijärvi, Kerava, Hyvinkää, Järvenpää, Pornainen*)
- KUHA-rahoituksen toteutuminen riittävän suurena on erittäin tärkeää, koska lähes kaikki KUUMA-seudun hankkeet on osoitettu MAL2019-suunnitelmassa toteutettavaksi juuri KUHA-rahoituksella. (*Hyvinkää*)
- Yhteisen KUHA-ohjelmoinnin lisäksi potentiaalisten KUHA-hankkeiden suunnitteluvalmiutta tulee lisätä etupanotteisesti yhteistyössä kuntien ja ELY-keskuksen kanssa. (*Hyvinkää*)
- Kirkkonummen kunta esittää KUUMA-kuntien lausunnon mukaisesti, että KUHA-rahoitusta (kustannustehokkaat pienet liikenneinfran parantamishankkeet) on kasvatettava vuositasolla 60 M€ siten, että puolet siitä osoitetaan KUUMA-kunnille. Kunnat ja valtio puolittavat hankkeiden kustannukset (suunnitelman 50 % / 50% -periaate). (Kirkkonummi)
- Hyvinkäältä KUHA-hankkeiksi soveltuvat valtatie 25 lyhyen aikavälin parantamistoimenpiteet kuten Kalevankadun liittymän täydentäminen eritasoliittymäksi, mt 1421 (Jokelantien) ramppliittymän liikenneturvallisuuden parantaminen sekä mt 130 ramppijärjestelyiden muuttaminen paremmin raskaalle liikenteelle sopivaksi. (*Hyvinkää*)
- Tämän lisäksi KUHA-rahoitusta on suunnattava ennen muuta asuntorakentamista ja yritystoimintaa sujuvoitaviin liikennejärjestelyihin ja ennen muuta pääväylien liittymien toimivuusongelmien ratkaisemiseen. Kirkkonummella on useita tällaisia huonosti toimivia risteyskohtia. Kuntakeskuksen eritasoliittymän toimivuuden parantamisen lisäksi Masalan taajaman kasvu edellyttää kahden eritasoliittymän toteuttamista. Niistä kiireellisimpinä on Masalanportin eli Kehä III:n ja Sundsbergintien eritasoliittymä, jonka huono liikenneturvallisuus ja ruuhkautuva ajoneuvoliikennemäärä haittaa Masalan

vetovoimaa asuin- ja työpaikkana. Hyvän joukkoliikenteen palvelutason järjestämiseksi on eritasoliittymä toteutettava myös Majvikin 2020-luvun aikana. Edellisten lisäksi Vuohimäen eritasoliittymän rakentaminen Länsiväylälle ajoittuu niin ikään 2020-luvulle, kun Kantvikissa asumisen täydennysrakentaminen ja yritysten toimitila-rakentaminen on saatu vireille. Veikkolassa Turunväylän eritasoliittymän toimivuuden ja turvallisuuden parantamistoimenpiteet on toteutettava vireillä olevan tiesuunnitelmamuutoksen mukaisesti niin, että uudistettu liittymä on käytössä 2020-luvun alussa. (Kirkkonummi)

- Liikenneinfran pienet parantamishankkeet (KUHA-ohjelma) on Tuusulan kunnan kannalta hyvin keskeinen paikallisen liikennejärjestelmän kehittämistä tukeva toimenpide. (Tuusula)
- Tuusulan kunta katsoo, että KUHA- hankkeiden rahoitus (liikenteen pienet kustannustehokkaat kehittämishankkeet) tulee saada valtion yleisestä MAL-rahoituksesta, eikä sen rahoitus pohjaa saa kytkeä mahdollisiin tiemaksutuloihin. Tuusulan kunta esittää, että vuosittainen KUHA- rahoitustaso nostetaan 60 miljoonaan euroon vuodessa. Summan tulee jakautua puoliksi kuntien ja valtion ja toisaalta KUUMA-seudun ja pääkaupunkiseudun kesken. (Tuusula)
- Tällä hetkellä Tuusulan kunta esittää KUHA- ohjelmaan seuraavat hankkeet:
 - Mt 1421 Eriksnäsintie#Jokelantie, jalankulku- ja pyörätien puuttuvan osuuden (Järvenpää, Tuusula) toteuttaminen (rakentamissuunnitelma valmistumassa 2018).
 - Kytömaantien pohjoispään jalankulku- ja pyörätie
 - Mt 140 (Lahdentie) jalankulku- ja pyörätien toteuttaminen välille mt 148 (Keravantie) – mt 145 (Pohjoisväylä) sekä mt 146 (Sipoontie) - Haarajoki
 - Mt 11671 (Linjatie), jalankulku- ja pyörätien toteuttaminen välille mt 1456 (Vanha valtatie) – mt 140 (Vanha Lahdentie).
 - Mt 11479 (Rusutjärventie), jalankulku- ja pyörätien toteuttaminen välille kt 45 (Hämeentie) – mt 11475 (Siippoontie).
 - Mikäli Keski- Uudenmaan poikittainen tieyhteys välillä Järvenpää – kt45 ei tuo mukanaan Vanhankylän koulua palvelevaa jalankulku- ja pyörätieyhteyttä mt 1421 (Jokelantie) suunnasta, kunta esittää KUHA-ohjelmaan hanketta Mt 11507 (Vanhankylän koulutie) , jalankulku- ja pyörätien toteuttaminen välille mt 1421 (Jokelantie) – Vanhankylän koulu
 - Mt 148 (Kulloontie), maantien parantaminen 2+2 –kaistaiseksi välillä Saviontie - mt 11466 (Tuusulan itäväylä)
 - Kt 45 / Mt 11466 (Tuusulan itäväylä), liittymän parantaminen
 - Kt 45 / Mt 145 (Tuusulanväylä), kiertoliittymän parantaminen sekä kt 45 lisäkaistojen toteuttaminen liittymästä Koskenmäen liittymän suuntaan.
 - Kt 45 lisäkaistojen toteuttaminen ja liittymien parantaminen Koskenmäen liittymän pohjoispuolella välillä Nummenharju– mt 11479 (Rusutjärventie)
 - Kt 45 / mt 152 / Vanha Tuusulantie, ramppien päät, liikennevalojen rakentaminen (Focus-liikekeskuksen asemakaava etenemässä hyväksymiskäsittelyyn vuoden 2019 aikana)
 - Kt 45 (Tuusulanväylä), Riihikallion linja- autopsäkit, polkupyörien ja henkilöautojen liityntäpysäköintijärjestelyt (Tuusula)
- Nurmijärven kunta pitää tärkeänä, että metropolialueen pieniin kustannustehokkaisiin hankkeisiin on jatkossakin osoittaa määrärahaa. Nurmijärven kunnan alueella on tunnistettu KUHA-hankkeiksi soveltuvia kohteita esimerkiksi Klaukkalantien joukkoliikenneolosuhteiden kehittäminen ja Klaukkala-Perttula kevyen liikenteen väylän toteutus. Kokonaisvaltainen polkupyörien liityntäpysäköintialueiden kehittäminen suunnittelun ja myöhemmin rakentamisen osalta voisi olla KUHA-määrärahalla toteutettava kohde. (Nurmijärvi)
- KUHA-rahoitus on keskeinen tapa kehittää kehyskuntien liikenne-verkkoa ja MAL-suunnittelussa tulee varmistaa sille riittävä rahoitustaso. Keravan maankäyttötavoitteiden toteuttamisen kannalta ensisijaisesti kehitettävillä alueilla KUHA-rahoituksen käyttäminen meluntorjuntaan on välttämätöntä. Keskeisin kohde on VT4 :n meluntorjuntaan on Keravan keskustan kohdalla. Meluntorjunnalla mahdollistetaan uuden kaupunginosan rakentaminen (laajuus 40 ha) keskelle olemassa olevaan yhdyskuntarakennetta. (Kerava)
- KUHA-hankeohjelmaan esitetään suunnitelmassa paljon hankkeita, joiden kokonaiskustannukset nousevat korkeiksi. Tämän johdosta KUHA-ohjelman kokonaisrahoitusta tulee lisätä merkittävästi sekä kuntien että valtion taholla ja varautua hankkeiden suunnitteluvalmiuden nostoon. Muuten KUHA-hankkeiden toteuttaminen etenee Helsingin näkökulmasta aivan liian hitaasti. KUHA-hankkeista osan pitäisi itse asiassa kuulua ELY-keskuksen normaalin tienpidon piiriin, kuten maanteiden melusteiden rakentaminen ja parantaminen, ja näille pitäisi taata rahoitus ELY-keskuksen toimintamenoissa. Helsinki on investointiohjelmassaan varautunut yhteishankkeiden toteuttamiseen. (Helsinki)

- Sipoon kunta esittää, että KUHA-rahoitusta on kasvatettava vuositasolla 60 M€ siten, että puolet siitä osoitetaan KUUMA-kunnille. KUHA-rahoitusta tulisi lisätä ennen kaikkea maankäytön ja asumisen edellytysten parantamiseen, etenkin kestävästä liikkumisesta tukeviin hankkeisiin ja mm. liityntäpysäköintiin. Tämän lisäksi KUHA-rahoitusta on suunnattava yritystoimintaa sujuvoittaviin liikennejärjestelyihin ja pääväylien liittymien toimivuusongelmien ratkaisemiseen. On tärkeää, että KUHA-rahoitusta suunnataan myös joukkoliikenteen nopeutta kasvattaviin ja luotettavuutta parantaviin hankkeisiin. On tarve tuottaa ratkaisuja, jotka parantavat joukkoliikenteen sujuvuutta ja siten myös alentavat liikennöintikustannuksia. (*Sipoo*)
- Liikenneinfran pienten parantamishankkeiden (KUHA) rahoitus tulee varmistaa, ja kunta on valmis osallistumaan rahoitukseen erityisesti kevyen liikenteen väylähankkeiden osalta. (*Pornainen*)

Valtionhallinto

- Pienet ja keskiuureet, osin valtion MAL-rahoituksen avulla toteutettavat nk. KUHA-hankkeet, ovat kestävästä liikkumisesta, meluntorjunnan ja logistiikkayhteyksien edistämisen kannalta tärkeitä. ELY pitää hyvänä esitystä, että KUHA-hankekokonaisuudelle esitetään aiempaa suurempaa, 30 Me vuotuista määrärahaa. (*Uudenmaan ELY-keskus*)
- Kaupunkiseutujen MAL -rahoitukselle olisi hyvä saada oma valtion talousarviomomentti, jolloin sen tärkeä asema osana liikenneinvestointeja saataisiin paremmin turvattua. Korvamerkittynä perusväylänpidon rahoituksen osana MAL rahoitus kilpailee jo nyt riittämättömän maantieverkon ylläpidon ja hoidon rahoituksen kanssa. KUHA-hankeohjelman etenemiselle ja hankkeiden väliselle priorisoinnille MAL-sopimuskauden aikana pitää myös saada selvemmat pelisäännöt. (*Uudenmaan ELY-keskus*)
- Jatkuvin kehittämisohjelman teemoina esitetään KUHA -teemojen ohella jatkettavaksi myös pääväylien liikenteen hallinnan ja raskaan liikenteen taukopaikkojen kehittämistä. Molemmat teemat ovat tärkeitä seudun liikennejärjestelmässä. (*Uudenmaan ELY-keskus*)
- ELY-keskus on pyytänyt lausuntoja raskaan liikenteen taukopaikkojen kustannusjakomallista sekä MAL-sopimuskaudella 2020-2023 toteutuskelpoisista taukopaikoista. Lausuntoa on pyydetty alueen kunnilta ja eri sidosryhmiltä 8.2.2019 mennessä, jotta periaatteet raskaan liikenteen taukopaikkojen toteuttamisesta saataisiin kirjattua MAL2019 suunnitelmaan. Tavoitteena on myös saada kirjattua MAL -sopimukseen vähintään yhden nimetyn uuden taukopaikan toteuttaminen vuosina 2020-2023. (*Uudenmaan ELY-keskus*)
- Tieliikenteen korkean automaatiotason automaatiosovelluksia tulee markkinoille jo 2020-luvun alkupuolella, mutta niiden leviäminen koko autokantaan ja koko liikenneverkolle vie aikaa. Sovelluksia otetaan käyttöön selkeästi rajoitetuilla alueilla, rajatulla osalla liikenneverkkoa tai rajattuun liikenteeseen. Kaikissa tilanteissa ja oloissa koko tie- ja katuverkolla täysin automaattiseen ajamiseen kykenevää täysin automaattista ajoneuvoa ei tule markkinoille vielä vuosiin. Liikenteen automatisoitumisen lisäksi tapahtuu samanaikaisesti useita muitakin liikenteeseen liittyviä teknologisia kehityskulkuja, jotka erikseen ja yhdessä automatisoitumisen kanssa vaikuttavat liikennejärjestelmään ja yhteiskuntaan. Vaikka monet tieliikenteen automatisoitumiseen ja teknologiseen kehittymiseen liittyvät vaikutusmekanismit toteutuvat yksilöiden valintoina markkinoilla on liikennealan viranomaisten ja lainsäätäjien syytä vaikuttaa kehityskuluihin siten, että ne tukevat liikennejärjestelmälle asetettuja kehittämistavoitteita. Alan kehitystä pitää seurata sekä edistää hyviä käytäntöjä kokeiluhankkeilla ja alan lainsäädäntöä kehittämällä. On tärkeää muodostaa seudun toimijoiden yhteistyössä periaatteet ja prioriteetit uuden teknologian laajamittaiselle käyttöönotolle ja tähän liittyville investoinneille. Ennen kuin koko ajoneuvokanta on varustettu tarvittavin digitaalisin laitteistoin, jotta liikennemerkkien määräykset ovat kaikkien liikkujien ulottuvilla, on edelleen tarpeen ylläpitää ja kehittää sekä vaihtuvaa että kiinteää liikenteenohjausta. Tämä siirtymäkausi voi olla pitkä. (*Uudenmaan ELY-keskus*)
-

Järjestöt ja muut vastaavat tahot

4.7 Päästöjen vähentäminen ja sen keinot (sis. kysymyksen 3.1.)

4.7.1 Keinoista yleisesti

Kuntasektori

- Arvioitaessa CO₂-päästöjä kuntien alueella tulisi ottaa huomioon myös rakentamisen, eri asumismuotojen ja lämmitystapojen aiheuttamat CO₂-päästöt liikenteen aiheuttamien päästöjen lisäksi. Myös teollisuuden aiheuttamat CO₂-päästöt tulisi ottaa huomioon. Niin ikään julkisten kiinteistöjen energiatehokkuuden parantaminen tulee sisällyttää suunnitelmaan. Tälläkin on CO₂-päästöjä alentava vaikutus. (*KUUMA-liikelaitos, Nurmijärvi, Kerava, Järvenpää, Pornainen*)
- Energiantuotannosta kiinteistöjen tarpeeseen aiheutuu myös merkittävästi päästöjä ja tähän tulisi suunnitelmassa kiinnittää enemmän huomiota. Hyvinkäällä ja muissa KUUMA-kunnissa lämmitysenergian tuotannosta aiheutuvat CO₂-päästöt asukasta kohden laskettuna ovat pienemmät kuin pääkaupunkiseudulla. Tärkein syy eroon on kaukolämmön tuotantotapa. (*Hyvinkää*)
- Päästövähennystavoitteet ovat saman suuruiset kuin, mitä Helsingin kaupunki on asettanut omissa päästövähennystavoitteissaan. Tavoitteiden saavuttaminen edellyttää kuitenkin kaikkien vähennystoimenpiteiden edistämistä ja toteuttamista. Jatkossa tulee panostaa myös rakennuskannan energiatehokkuuden huomioimiseen seudullisessa tavoitteiden asettamisessa. Helsinki on huomionut rakennuskannan energiatehokkuuden Hiilineutraali Helsinki 2035 –toimenpideohjelmassaan ja aikoo osaltaan edistää myös tätä puolta lähivuosina. Jatkossa seudun yhteiset tavoitteet sekä uuden että peruskorjattavan rakennuskannan energiatehokkuuden osalta tukisivat kaikkia seudun kuntia päästövähennystavoitteiden asettamisessa. (*Helsinki*)
- Liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi määritelty keinovalikoima on muodostettu kattavasti. Liikenteen merkitys CO₂-päästöjen syntymisessä on merkittävä, jolloin tämä on perusteltua. Koska seudullisesti asetetut tavoitteet ovat kunnianhimoiset, on keinovalikoimassa myös nykytilannetta radikaalisti muuttavia toimenpiteitä. Todettakoon, että kuntakohtaisesti tavoitteet ovat osin vieläkin kunnianhimoisempia, mikä tukee MAL-luonnoksen keinovalikoiman oikeasuuntaisuutta. Kuntien suorat vaikutusmahdollisuudet keskittyvät pitkälti kalusto- ymv. hankintoihin sekä maankäytön sijoittamisella ja mm. liikenne- ja pysäköintijärjestelyjen ohjaamisella saavutettaviin ratkaisuihin. Paljon jää kuitenkin siirrettäväksi kuntalaisten ja yritysten harteille, jolloin myös valtion rooli lainsäätäjänä korostuu. (*Kauniainen*)
- MAL-suunnitelman tulisi sisältää myös selvitys hiilinieluista. Kuntien viheralueilla, puilla ja muulla kasvillisuudella on päästövähennysten ohella kasvava merkitys alueen kuntien hyväksymissä ilmastostrategioissa ja tämä tulee nostaa vahvemmin esiin myös MAL-sopimuksessa. Alueen kuntien tulee myös näyttää hyvää esimerkkiä puurakentamisessa omissa projekteissaan. (*Kauniainen*)
- Suunnitelma ei mainittavasti vastaa siihen, miten esimerkiksi seudun tai laajemmankin alueen kannalta merkittävien teollisuuden tai logistiikan toimintojen tulisi seudulla sijaita suhteessa niiden toiminnasta suoraan tai välillisesti muodostuviin päästövaikutuksiin. Kysymys on myös maakuntatasoinen ja osin koko Suomeakin koskeva, koska Helsingin seudulle sijoittuu merkittävä väestömäärä, keskeisiä satamia ja lentokenttä. Toimintojen keskittäminen merkittävien liikenteen solmujen yhteyteen voi vähentää päästöjä seutua laajemmassa mittakaavassa. (*Tuusula*)
- Uudet sujuvat raskaan liikenteen väylät, kuten Kehä IV, voivat järkevöittää ja lyhentää reittivalintoja vähentäen näin päästöjä toisaalla. Uusi väylä parantaa liikenneturvallisuutta, ohjaa parempiin reitinvalintoihin ja vähentää siten päästöjä asuinalueiden läheisyydestä, kuten Hyrylän keskustassa, josta raskas liikenne nykyisin kulkee. Suunnitelmaan viimeistelyssä seudun merkitystä maakunnan tai valtakunnan tason päästökehitykseen tulisi tarkastella tästä näkökulmasta. Tuusulan kunta katsoo, että maankäyttöä, saavutettavuutta, liikkumista ja liikenneverkkoa Helsinki- Vantaan – lentoasema- alueen ympäristössä kehittävät toimenpiteet ovat sellaisia, joiden päästövaikutuksia tulisi tarkastella Helsingin seutua laajemmassa mittakaavassa arvioiden mm. Kehä IV:n tuomia kansantaloudellisia hyötyjä sekä muualla tapahtuvia päästövähennyksiä ja liikenneturvallisuushyötyjä raskaan liikenteen suuntautuessa uudelle väylälle. (*Tuusula*)
- Helsingin kaupunki on hyväksynyt Hiilineutraali Helsinki 2035 -toimenpideohjelman, jossa liikenteen osalta lasketut toimenpidekohtaiset päästövähennykset ovat suuruusluokkatasoltaan samansuuntaiset MAL 2019 -suunnitelmaluonnoksen päästölaskennan kanssa. Joiltain osin keinojen ryhmittelyssä on poikkeavuuksia. Hiilineutraali Helsinki 2035 -toimenpideohjelmassa tehokkaimmiksi liikenteen keinoiksi päästövähennyksien osalta osoittautuivat suuruusjärjestyksessä sähköautokannan kasvu, raskaan liikenteen ajoneuvoteknologia ja ajoneuvoliikenteen hinnoittelu. (*Helsinki*)
- MAL 2019 -suunnittelussa asetettu liikenteen päästövähennys on haastava, mutta mahdollinen saavuttaa. Tavoitteiden saavuttaminen edellyttää kaikkien vähennystoimenpiteiden edistämistä ja

toteuttamista. Tiemaksuilla on arvioitu olevan kerrannaisvaikutuksia myös muihin liikenteen päästöjä vähentäviin toimenpiteisiin. Käytettävät teknologiat kehittyvät jatkuvasti ja tutkimustiedon lisääntyessä myös itse päästölaskenta kehittyi. Tämän vuoksi päästölaskenta edellyttää aktiivista seurantaa ja päivittämistä. Liikenteen päästövähennemän osalta on huomioitava, että esitetyt toimenpiteet voivat olla seudun MAL-suunnittelussa ristiriidassa muiden strategisten tavoitteiden kanssa. Kuitenkin MAL-suunnitelmaluonnoksessa esitetyillä toimenpiteillä on arvioitu saavutettavan kaikki neljä päätavoitetta, jotka liittyvät liikenteen päästöjen vähentämiseen, työvoiman saavutettavuuden paranemiseen, alueiden välisten erojen pienentymiseen ja yhteiskuntataloudelliseen tehokkuuteen. Yksityiskohtaisessa suunnittelussa ja toteutuksessa tulee tehdä riittävät vaihtoehtoistarkastelut ja vaikutusten arvioinnit kulloinkin tarkoituksenmukaisimpien toimenpiteiden tunnistamiseksi ja osatavoitteiden asettamiseksi. (Helsinki)

- Päästövähennystavoitteet ovat vaativat ja niihin pääseminen haastavaa liikenteen kasvaessa. Tavoitteiden toteutuminen edellyttää sellaisia toimenpiteitä, joihin MAL 2019 –suunnitelmalla ei pystytäkään vaikuttamaan. Esimerkiksi sähköautojen osuuden kasvattaminen suunnitelmassa esitetyllä määrällä vaikuttaa epärealistiselta. (Päijät-Hämeen liitto)
- Liikenteen päästöhaittojen hillitsemisessä erittäin tärkeä keino on vähäpäästöisen joukkoliikenteen kulkutapaosuuden tuntuva nostaminen ja esimerkiksi raideliikenteen voimakas kehittäminen. (HSY)
- Kirkkonummen kunta suhtautuu kielteisesti suunnitelmaluonnoksen pysäköintipolitiikan mahdollisuuksiin ohjata liikkumista kestäväan suuntaan yhtenäistämällä seudun pysäköintiperiaatteita sekä vaikuttaa työpaikkapysäköintiin ja työmatkaliikkumiseen. Tällä hetkellä etenkin KUUMA-seudun kunnat ovat järjestäneet mm. joukkoliikenteen omista lähtökohdistaan vaihtelevin toimintatavoin. Lisäksi kunta toteaa, että jo tällä hetkellä moni yritys ottaa huomioon sijoituspaikkaansa valitessaan joukkoliikenteen palvelutason. Seudun kuntien on siis ensisijaisesti maankäyttöratkaisuillaan edistettävä yritystoiminnan sijoittumista hyvän joukkoliikenteen palvelutason alueille. (Kirkkonummi)
- Osana ilmastotyötä MAL-suunnitelmaan tulee ottaa mukaan painokkaammin Kehä III:n ja sen sisäpuolisten alueiden poikittaisen joukkoliikenteen merkittävä parantaminen ja tukea alueiden sisäisen liikenteen sujuvoittamista. (Espoo)
- Suunnitelmassa on esitetty pysäköinnin maksullisuuden laajentamista ja käytetty tätä mallitarkasteluissa. Kunnat voivat päättää omien pysäköintialueidensa hinnoittelusta, mutta yksityisiä toimijoita ei tähän voida velvoittaa. Yksityiset pysäköintilaitokset esimerkiksi kauppakeskuksissa hinnoittelevat pysäköintinsä kilpailutilanteen mukaan. Siksi mallitarkasteluissa ei voida olettaa mitään yhtenäistä pysäköinnin hintaa kaikille toimijoille ja mallitarkastelut ovat tältä osin teoreettisia. (Espoo)
- Lisäksi on esitetty työnantajan tarjoaman pysäköintimahdollisuuden verottamista. Työnantajan tarjoaman pysäköintipaikan verotus edellyttää verovelvollisten tasapuolista kohtelua kuten kaikki verotus ja yhtenäisen hyväksyttävän valtakunnallisen verotusarvon määrittelemineen olisi erittäin vaikeaa. (Espoo)

Valtionhallinto

- Kansallisen liikenteen CO₂-päästöjä koskevan tavoitteen kanssa linjassa oleva seudullinen päästövähennystavoite asetettiin MAL 2019 -suunnittelussa velvoittavaksi. Ympäristöministeriön mielestä on tärkeää, että tällä tavoin on tehty näkyväksi se, mitä Suomea velvoittavan tavoitteen mukainen 50 % vähennys liikenteen kasvihuonekaasupäästöissä edellyttää Helsingin kaupunkiseudulla. Kuten suunnitelma ja sen vaikutusten arviointi osoittavat, päästövähennyksen saavuttamiseksi tarvitaan suuri määrä erilaisia ja erikokoisia keinoja (Ympäristöministeriö)
- MAL 2019 -suunnitelman laadinnan aikana ilmastomuutoksen torjuntatoimien kiireellisyydestä on saatu uutta tietoa. Ympäristöministeriö katsoo, että MAL 2019 -suunnitelmassa esitettyä liikenteen päästöjä vähentävien toimien kokonaisuutta ei tule heikentää poistamalla siitä osia esimerkiksi toimenpiteiden hyväksyttävyyteen liittyvien ongelmien perusteella. Vaikuttavimmat keinot eivät yleensä ole helpoimpia toteuttaa. Ongelmia on lähdettävä ratkomaan hahmottelemalla toteuttamispolkuja, kuten suunnitelmassa on seudullisten tiemaksujen osalta jo tehty. (Ympäristöministeriö)
- On ensiarvoisen tärkeää, että ilmastomuutoksen hillinnästä on nostettu määrääväksi lähtökohdaksi suunnittelulle. Maankäyttö- ja rakennuslain mukaisen kaavoituksen kautta toteutettavalla yhdyskuntarakenteen eheydellä ja joukkoliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn edellytysten luomisella on suora vaikutus lähtökohdan saavuttamiseen. Työssä on tarkasteltu CO₂ päästöjä vain liikenteen osalta, mutta ilmastomuutokseen vaikutetaan myös monella muulla maankäytön suunnittelussa ratkaistavalla asialla. (Uudenmaan ELY-keskus)
- Sivun 60 alalaidassa on MAL 2019 –suunnitelman tunnistettuja toimenpiteitä vuodesta 2030 eteenpäin. Ensimmäisessä kohdassa kerrotaan, että kasvihuonekaasupäästöjä leikataan vuoden 2030 tasosta --- siten, että Helsingin seutu on hiilineutraali vuoteen 2050 mennessä. Helsingin seudun suurimpien kaupunkien hiilineutraaliustavoitteet sijoittuvat vuosien 2030-2035 välille ja Uudenmaan

maakuntaohjelma 2.0 linjaa, että Uusimaa on hiilineutraali vuoteen 2035 mennessä. Tästä näkökulmasta MAL-suunnitelman hiilineutraaliuden tavoitevuosi 2050 eroaa seudun muiden toimijoiden kunnianhimoisemmista poliittisista linjauksista. Toki MAL 2019 –suunnitelma näyttää ihan konkreettisesti liikenteen päästövähennysten vaikeuden jo käytetyillä tavoitevuosillakin. (Uudenmaan ELY-keskus)

- Suunnitelma perustuu merkittävältä osin tieliikenteen hinnoitteluun sekä ajoneuvokannan muutoksiin vähäpäästöisemmäksi. Molemmilla keinoilla pyritään vähentämään liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä, mutta etenkin tienkäyttömaksuilla on suuri merkitys myös sille, miten tehokkaasti henkilöautoliikennettä saadaan korvattua joukkoliikenteellä sekä muilla kestävillä kulkumuodoilla ja miten ruuhkautunut tieverkko on tulevaisuudessa. (Uudenmaan ELY-keskus)
- Suunnitelman keskeinen ja määräävä tavoite on, että liikenteen CO₂-päästöjä vähennetään vähintään 50 % vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä ja edelleen niin että liikenne on hiilineutraalia vuoteen 2050 mennessä. Tavoite on kova ja se tekee suunnitelmakokonaisuudesta poikkeuksellisen verrattuna entisiin. Suunnitelmassa on jouduttu etsimään kaikki mahdolliset keinot liikenteen päästöjen vähentämiseksi. Liikenteen aiheuttamia CO₂-päästöjä arvioidaan voitavan vähentää ottamalla käyttöön entistä vähäpäästöisimpiä tai uusiutuvia polttoaineita, siirtymällä vähäpäästöisiin tai päästöttömiin teknologioihin sekä vähentämällä päästöjä tuottavan liikenteen suoritetta ja siten parantamalla järjestelmän energiatehokkuutta. Suunnitelman tavoitteena ei ole varsinaisesti rajoittaa liikennettä, mutta liikkumista ohjataan kestävämpiin liikennemuotoihin: kävelyyn, pyöräilyyn, joukkoliikenteeseen ja jaettuihin kyyteihin. Keskeisenä keinona on yhdyskuntarakenteen tiivistäminen ja panostaminen kävelyyn ja pyöräilyyn, mikä mahdollistaa em. kestävät liikennemuodot, liikenteen hinnoittelu (tiemaksut) ja pysäköintipolitiikka. MAL 2019 -suunnitelman keinot ovat pitkälti samat kuin LVM:n asettaman liikenteen ilmastopolitiikan työryhmän loppuraportissa, Toimenpideohjelma hiilettömään liikenteeseen 2045. **Väyläviraston näkemyksen mukaan MAL 2019-suunnitelmassa esitetty keinovalikoima suunnitelman tavoitteiden toteuttamiseksi on perusteltu.** (Väylävirasto)
- CO₂-päästöjen osalta huomio kiinnittyy siihen, että tavoite on asetettu suhteessa vuoden 2005 tilanteeseen. Koska näin tehdään, tavoitetta on jo saavutettu merkittävästi, ja sitä tullaan saavuttamaan merkittävästi, ilman ohjelman toimenpiteitäkin. Ohjelman tavoitteiden asettaminen ja vaikutusten arviointi olisi selkeämpi rajata ohjelmaan sisältyvien toimenpiteiden vaikuttavuuden arviointiin. (Väylävirasto)
- Pikaraitioteiden osalta todetaan niiden vähentävän päästöjä huomattavasti suhteessa rakennettavaan rataosuuteen ja investointikustannuksiin. Arvioinnissa olisi syytä kuvata perusteet erityisesti sen takia, että aikaisemmissa raidehankkeiden hankearvioinneissa ei ole todettu huomattavia päästövähennyksiä. Tehdyissä raitioteiden ja ratahankkeiden hankearvioinneissa päästöhyödyt ovat olleet tyypillisesti 1 – 2 % investointikustannuksesta. (Väylävirasto)
- Valtiovarainministeriön mukaan suunnitelman ilmastopainotusta voidaan pitää perusteltuna ottaen huomioon seuraavien vuosikymmenten päästövähennystavoitteet ja liikenteen roolin tässä tavoitteessa. **Ministeriö kiinnittää huomioita siihen, että suunnitelmaluonnoksessa käsitellään myös sellaisia toimenpiteitä, jotka ovat riippuvaisia valtion (vero)lainsäädännöstä ja muista toimenpiteistä, joiden tavoitteena on vaikuttaa yleisen valtakunnan tason ilmastopolitiikkaan.** (Valtiovarainministeriö)
- Valtiovarainministeriö toteaa, että suunnitelmassa valituille toimenpiteille ja ohjauskeinoille ei esitetä vaihtoehtoja, ja että skaalaamalla juuri näitä toimenpiteitä sopivan suuruiseksi päästövähennystavoite saavutetaan. Suunnitelmaluonnos ja siihen liittyvä arviointiselostus eivät ministeriön mukaan sisällä analyysiä, joka tukisi näin voimakkaiden johtopäätösten tekemistä toimenpidevalikon sisällöstä. Epäselvää esimerkiksi on, vähentäisikö juuri valittu toimenpide- ja ohjauskeinovalikoima päästöjä kustannustehokkaasti, vai olisiko jotain toisia keinoja olemassa kustannustehokkaammin. Ministeriön mukaan voisi olla tarpeen pohtia myös sitä, olisiko yhteiskunnan edun kannalta perusteltua luopua joidenkin suunnitelmassa mainittujen toimenpiteiden käyttöönotosta, ja kohdentaa vapautuvat varat johonkin liikennesektorin päästövähennystoimenpiteeseen tai jonkun muun sektorin toimenpiteeseen tai johon muuhun. (Valtiovarainministeriö)
- Valtiovarainministeriön mukaan yhtenä toimenpiteenä esitetty työpaikkaan liittyvän pysäköinnin muuttaminen verotettavaksi tuloksi sisältää huomattava arvostamis- ja määrittämisongelmia. Ministeriön mukaan olisi hyvin haastavaa tehdä rajanvetoa sen suhteen, olisiko pysäköintimahdollisuus ylipäättään työntekijälle rahanarvoinen etu ja mikä olisi edun arvo, koska tuloverotuksessa tulona voidaan verottaa ainoastaan työntekijän saamaa rahanarvoista etua. Lisäksi työsuhdematkalippuun liittyvä nykyinen verotuen voidaan jo nykyisellä tasolla katsoa olevan tarkoituksenmukainen. Näiden lisäksi suunnitelmassa esitetty systemaattisesti tehtävien työpaikkojen liikkumissuunnitelmien ja kannustaminen esimerkiksi verovähennyksien avulla jää ministeriön mukaan epäselväksi. (Valtiovarainministeriö)
- Suunnitelman keinovalikossa on otettu kiittävästi huomioon myös pysäköintipolitiikka, joka on noussemassa yhä suurempaan rooliin kestävässä kaupunkiliikenteen edistämisessä. Myös liikenteen ilmastopolitiikan työryhmä toi raportissaan (joulukuu 2018) esille pysäköinnin roolin ohjauskeinona.

Lisäksi suunnitelmassa on tuotu esiin työmatkaliikkumiseen vaikuttaminen ja työpaikkojen liikkumissuunnittelu, jotka ovat kustannustehokkaita keinoja kestävästi liikuttamisen edistämiseksi. (Traficom)

- MAL 2019 -suunnitelmassa ilmaistaan, että suunnitelmassa hyödynnetään ILMO-työssä ehdotettuja keinoja, ja että Helsingin seudun etu on olla tieliikenteen hinnoitteluasian toteuttamisen kärkijoukossa ja aloittaa seudulle parhaiten sopivan hinnoittelumallin suunnitteleminen ja arviointi. Liikenne- ja viestintävirasto pitää tätä proaktiivista otetta tärkeänä, koska päästövähennystoimien aloittamisessa ei ole syytä viivyttää. (Traficom)

Järjestöt ja muut vastaavat tahot

- Yhtenä liikenteen vähentämistoimenpiteenä on esitetty työnantajan tarjoaman ilmaisen pysäköintipaikan asettamista verolliseksi. Finavia katsoo, että tällainen päätös voi olla vahingollinen sen toiminnalle, koska 24/7 toimivalla lentoasemalla tarvitaan työntekijöitä ympäri vuorokauden, myös aikoina jolloin julkinen liikenne ei kulje tai sen palvelutaso on huono. Lisäksi Finavia katsoo, että kyseinen verotus voi heikentää lentoaseman houkuttelevuutta työpaikkana ja siten aiheuttaa lentoaseman eri yrityksille työntekijäpulaa. (Finavia)
- Helsingin pysäköintimaksut ovat jo nykyisellään korkeat erityisesti kaupungin keskustassa. Maksujen korottaminen entisestään aiheuttaisi vaikutuksia kauppajien ja palveluala yritysten asiakaskysyntään, ja heikentäisi kaupungin vetovoimaa kilpailussa muiden alueiden palvelujen sekä verkkokaupan kanssa. Pidämmekin välttämättömänä, että pysäköintimaksujen korotusten ja laajennusten yritysvaikutukset selvitetään kattavasti ennen päätösten tekemistä. Keskeisenä arviointikriteerinä tulisi olla yritysten hyvien toimintaedellytysten varmistaminen myös pysäköinnin osalta. (Helsingin yrittäjät)
- Päästövähennyksen saavuttamiseksi tarvitaan kaupunkilaisten ja yritysten panosta. Yritysten kannalta on tärkeää, että niiden toimintaympäristö on mahdollisimman vakaa ja ennustettava. Tähän kunnat voivat myötävaikuttaa toimimalla avoimesti, johdonmukaisesti ja yhteistyötä tehden. Elinkeinoelämälle ja asukkaille on annettava riittävästi aikaa sopeutua tuleviin muutoksiin, jotka voivat olla taloudellisesti hyvin merkittäviä. (Helsingin seudun kauppakamari)
- MAL 2019 -luonnos sisältää useita elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin suoraan vaikuttavia ehdotuksia. Yksittäiset kunnat ovat myös laatineet omia hiilineutraalisuushjelmiaan sisältäen yrityksiin vaikuttavia toimenpiteitä. Yritysten kannalta on varsin ongelmallista, mikäli niitä koskevat vaatimukset eroavat sijainti- tai toimintapaikasta riippuen (esim. tiemaksut, kuntien hankinnat, rakentamiseen liittyvät vaatimukset). Koska ilmastonmuutos ei noudata kuntarajoja, pitää tavoitteena olla vähintään Helsingin seudun laajuinen päästövähennys- tai hiilineutraalisuushjelma. Näin luotaisiin kaikkia seudun kuntia koskevat yhdenmukaiset käytännöt ja varmistettaisiin myös se, että yrityksiä kohdellaan yhdenmukaisesti sijainti- tai toimintapaikasta riippumatta. Yrityksille on tärkeää, että ne voivat kehittää liiketoimintaansa riittävän suurella samoilla säännöillä toimivalla markkina-alueella. (Helsingin seudun kauppakamari)
- Kauppakamari pitää tärkeänä, että liikenteen päästöjä vähennetään merkittävästi osana ilmastonmuutoksen torjumista. Tavoitteeseen pääsemiseksi ehdotetaan useita toimenpiteitä, joista suuri osa vaikuttaa negatiivisesti jonkun liikennejärjestelmän käyttäjän etuihin. Ihmisten liikkumisvalintoihin voidaan epäilemättä vaikuttaa tehokkaimmin liikenteen hinnoittelun avulla, mutta se on keinoista myös kiistanalaisin. Esitettävien ratkaisujen tulisi painottua enemmän positiivisiin keinoihin. (Helsingin seudun kauppakamari)
- Suunnitelmassa esitetään Helsingin keskustan ympäristövyöhykkeen laajentamista. Ympäristövyöhykkeen osalta tulee arvioida sen vaikutukset elinkeinoelämälle, investoinneille ja pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmälle. (Helsingin satama)
- Suomen ympäristökeskuksen mukaan henkilöautoliikenteen osuus maan kasvihuonepäästöistä on 9,1 prosenttia. HSL:n alueella henkilöautoliikenteen osuus matkoista on muuta maata pienempi ja autokalusto on muuta maata uudempaa sekä ympäristöystävällisempää. On siis ilmeistä, että alueen henkilöautoista aiheutuvat kasvihuonepäästöt eivät ole erityisen keskeinen ongelma. Esimerkiksi alueen energiantuotannon tehokkaalla kehittämisellä saavutettaisiin parempia tuloksia. Miksi muun kuin liikenteen kasvihuonekaasupäästöt puuttuvat MAL-2019 päämittareista? (Autoliiton Helsingin seudun osasto)
- Suunnitelmassa on ymmärretty "käyttäjää maksaa" periaate väärin. Periaate ei tarkoita sitä, että julkinen liikenne saisi verottaa muiden liikennemuotojen käyttäjiä esim. tietulleilla tai muilla tavoin. Rahan siirtäminen taskusta toiseen, eli autoilijoilta julkisen liikenteen käyttäjille, ei vähennä päästöjä vaan pelkästään kuka niitä aiheuttaa. Sen sijaan periaate tarkoittaa sitä, että julkisen liikenteen subventiot pitää

lopettaa sekä asettaa sille yhtä suuri päästövero CO₂-päästökiloa kohti kuin muiltakin liikennemuodoilta peritään. Sillä tavoin myös julkista liikennettä käyttävät joutuvat vähentämään joko tarpeetonta liikkumistaan tai vaihtoehtona muuta kulutustaan. *(Yksityishenkilö)*

- Suunnitelman laatijat eivät ole myöskään ymmärtäneet mistä nykyinen ylivanha henkilöautokanta tarpeettoman suurine päästöineen niin pääkaupunkiseudulla kuin muuallakin Suomessa johtuu. Autoilun kireällä verotuksella on viety kansalaisilta pois autojen uusimiseen tarvittava ostovoima. Tilanteen korjaamiseksi autoilun kokonaisverotusta tulee alentaa merkittävästi ja luopua mm. lähinnä talousrikollisuutta olevista tietullikaavailuista. Sekä henkilöautoliikenne että julkinen liikenne tulee saattaa päästökaupan piiriin. *(Yksityishenkilö)*
- Suunnitelmassa ei myöskään ole ymmärretty mistä liikenteen kokonaispäästömäärät ylipäättään pääkaupunkiseudulla johtuvat. Ne määräytyvät liikennevälineiden ominaispäästöjen lisäksi ajomatkojen pituuksista, liikenteen ruuhkaisuudesta sekä hukka-ajon määrästä. *(Yksityishenkilö)*
- Päästövähennystavoitteiden kunnianhimoa tulisi kuitenkin vielä nostaa IPCC:n raporttiin sekä liikenne- ja viestintäministeriön ILMO45-työryhmän raporttiin peilaten. Suomi ja erityisesti pääkaupunkiseutu voivat toimia liikenteen päästövähennystoimien edelläkävijänä ja kääntää edelläkävijyyden hyödykseen. Päästövähennystavoitteiden saavuttaminen vaatii laaja-alaista uudistumista, mikään yksittäinen ratkaisu ei riitä. Tarve laaja-alaiselle keinovalikoimalle on myös tuotu hyvin esille MAL 2019-luonnoksessa. *(ITS Finland ry)*
- Luonnoksessa esillä olevan työsuohdeparkkipaikkojen verotuksen lisäksi on laajemmin ottaen välttämätöntä uudistaa koko liikkumiseen liittyvä verotus kestävyteen kannustavaksi, erityisesti arvonlisäverotus ja kilometrikorvausjärjestelmä. Uusien liikkumispalveluiden arvonlisäverokanta tulee yhtenäistää muun julkisen liikenteen kanssa samalle tasolle ja edistetään niiden käyttöönottoa säätämällä liikkumispalveluiden luontoisedun verotusarvo. *(ITS Finland Oy)*
- Julkisissa hankinnoissa kaupunkien tulisi olla esimerkkeinä innovatiivisten ja kestävien julkisten hankintojen käytössä ja niiden osuuden tulisi olla vähintään 10 % kaikista julkisen sektorin hankinnoista. *(ITS Finland Oy)*
- Perinteisen autoilun päästöihin voidaan lähes välittömästi vaikuttaa ottamalla talvinopeudet käyttöön myös kesällä. Samalla pienenee vakavien onnettomuuksien riskit ja junien kilpailukyky paranee. *(Suur-Espoonlahden kehitys ry)*
- Autoilua on kehitettävä kestävämpään suuntaan. Siinä yhteisomistus, auton vuokraus ja autokannan uudistaminen (sähkö-, kaasu- ja vetäautoja ja näiden hybridit) lienevät tehokkaammat keinot kuin valtavan kalliin tiemaksujen keruujärjestelmän luominen jolla vaikeutetaan pääsyä työpaikoille ja liikeykeskuksiin tiemaksuilla. *(Suur-Espoonlahden kehitys ry)*
- Päätettäessä mahdollisista autoilua vaikeuttavista toimenpiteistä on ensin arvioitava niiden todennäköisesti korottava vaikutus päästöihin sekä talouteen. Merkittävä osa päästöistä syntyy ruuhkissa, p-paikan etsinnässä, hidastuksissa ja kiihdyttämisessä. Päästöjen vähentäminen tulisi olla ensisijainen tavoite. *(Suur-Espoonlahden kehitys ry)*
-

4.7.2 Tiemaksut

Kuntasektori

- KUUMA-seutu ei hyväksy tiemaksujen käyttöönottoa Helsingin seudulla. MAL 2019 -suunnitelmaluonnoksessa esitetty etenemispolku tiemaksujen suunnittelemiseksi ja käyttöön ottamiseksi ei ole KUUMA-seudun näkökulmasta tarpeellinen tai perusteltu. On ongelmallista, ettei MAL 2019 -suunnitelmaluonnoksesta ole laadittu varsinaista vertailuvaihtoehtoa ilman tiemaksuja. KUUMA-seutu ei hyväksy tiemaksuja ja edellyttää, että suunnitelmaan sisällytetään myös vaihtoehto ilman tiemaksuja. Liikenteen CO₂-päästöjen vähentämiseksi valtion suunnasta tarvitaan instrumentteja sähkö- ja kaasuautojen sekä muiden vaihtoehtoisten käyttövoimien yleistymisen edistämiseksi seudulla. Päästöleikkaustavoitteen saavuttamiseksi valtion tulee myös osoittaa nykyistä vahvempaa panostusta valtion väyläverkolle ja kuntien katuverkolle sijoittuviin kävely- ja pyöräväylähankkeisiin, liityntäpysäköintikohteisiin ja joukkoliikenteen tukemiseen. KUUMA-kunnilla on vahva yhteinen tahto

edistää kestäväää liikkumista seudulla ja toteuttaa oma osuutensa tavoitteen saavuttamisessa. (KUUMA-liikelaitos, Nurmijärvi, Kerava, Järvenpää, Pornainen, Kirkkonummi)

- Vaikutusten arvioinnin selostusluonnos ei anna kattavaa kuvaa tiemaksujen vaikutuksista KUUMA-seudulla. Suunnitelmaluonnoksessa ei esitetä käyttöön otettavaksi mitään tiettyä teknistä ratkaisua, vaan tiemaksujen toteutustapa jätetään myöhemmin suunniteltavaksi. Tiemaksumalliin liittyvän konkreettisen puute aiheuttaa KUUMA-seudun näkökulmasta merkittäviä haasteita vaikutusten arvioinnille. Arviointiselostusluonnoksessa tarkastellaan yksinomaan porttimallina toteutettavan tiemaksujärjestelmän vaikutuksia, mutta muut mahdolliset toteutustavat jätetään arvioimatta. (KUUMA-liikelaitos, Nurmijärvi, Kerava, Hyvinkää, Järvenpää, Sipoo, Pornainen)
- Nurmijärven kunta esittää tiemaksuista luopumista tässä vaiheessa kokonaan. Korvaavasti joukkoliikenteen ja vähäpäästöisten käyttövoimien suosimista jatketaan. CO₂-vähenemän tavoitteenasettamista tarkasteltaisiin jatkosopimuksissa mm. joukkoliikenteen suosiota edistävillä infra-hankkeilla, sekä kuntien ja toimivaltaisten lupaviranomaisten sitouttamisella panostamaan joukkoliikennepalveluun enenemissä määrin. (Nurmijärvi)
- Tiemaksut ovat kehyskuntien vetovoimaa heikentävä lisämaksu. Mieluummin haetaan yhteisesti muita korvaavia vaihtoehtoja ilmastomuutoksen hillintään kokonaisvaltaisesti, eikä liian isolla painoarvolla henkilöautoliikenteen kustannuksella. CO₂-vähenemän tavoitteenasettelua pidetään tärkeänä asiakokonaisuutena, mutta aikajännettä voidaan pidentää lain ja tehtyjen sopimusten puitteissa. Toimenpideohjelman laajentamista voi harkita koskemaan eri painoarvolla esimerkiksi asumisen ja kuluttamisen toimenpiteitä. Myös valistamisen ja tiedottamisen keinoja pidetään tärkeinä toimenpiteinä (maan-käyttö, asuminen ja liikenne). (Nurmijärvi)
- Vihdin kunta toteaa, ettei se hyväksy esitettyä tieliikenteen hinnoittelua missään olosuhteissa. Lisäksi suunnitelmaluonnoksessa oletetaan, että kuntien joukkoliikenteen subventio säilyy nykyisellään ja tiemaksujen tuotoista 30 % ohjataan lippujen hintojen alentamiseen. Vihdin kunta huomauttaa, että Helsingin seudun kaikki kunnat eivät ole HSL:n jäseniä, eli lippujen hintojen alentaminen ei suoraan näy etuna esimerkiksi vihtiläisten liikkumisen kustannuksissa. (Vihti)
- Tavoitteiden saavuttaminen tiemaksuilla on mahdollista, mikäli tiemaksuilla kerätyt varat todella jäävät suunnitelmaluonnoksessa esitetyn mukaisesti seudun liikennejärjestelmän kehittämiseen. Tiemaksuihin suhtaudutaan seudulla ristiriitaisesti, vaikka sen sijalle ei ole toistaiseksi pystytty esittämään vaikuttavuudeltaan vastaavaa vaihtoehtoistakaan keinoa. Toisaalta kuntien osuutta joukkoliikenteen rahoittamisessa ei voi myöskään loputtomasti lisätä, jolloin tiemaksut keinona tullevat väistämättä eteen. Asia edellyttää kuitenkin tarkkaa suunnittelua ja lainsäädäntöä toteutuakseen. Tästä johtuen onkin tärkeää, että asiaan vaikuttavista valtakunnallisista linjauksista on riittävä tieto ennen kuin asiaa valmistellaan päätöksentekoon vain Helsingin seudulla. (Kauniainen)
- On myös huomattava, että toteutuessaan tiemaksujen taakka kohdistuu seudulla epätasaisesti. Seudun asukkailla tulee olla käytettävissään todellinen vaihtoehto yksityisautoilulle esim. edellä esitetyn liityntäpysäköintilaitosten verkoston toteutuksen kautta. Lisäksi tiemaksujen vaikutukset mm. liike-elämälle, yritysten toimintaedellytyksille ja kaikkiaan seudun kilpailukyvyille on arvioitu kovin suppeasti. (Kauniainen)
- Tuusulan kunta ei hyväksy ydinkaupunkialueen pääväylästä ruuhkautumisongelmaan ratkaisuksi, sekä CO₂ –päästöjen vähentämisen osaratkaisuksi esitettävää tiemaksujärjestelmää. MAL- suunnitelma tulee viimeistellä ja suunnitelman vaikutukset arvioida ilman tiemaksuja. Suunnitelmaa viimeisteltäessä tarkasteluun pitää ottaa mukaan muut CO₂ –päästölähteet seudulla, kuten asumisen, julkisten sekä kaupan kiinteistöjen energiankäyttö, lämmön ja energian tuotanto sekä kaupan, palvelujen ja teollisuuden prosessit. (Tuusula)
- Tiemaksuilla vaikeutetaan työvoiman liikkuvuutta ja tämä vaikuttaa myös pääkaupunkiseudun työvoiman saantiin. Joukkoliikenteen käyttöä on mahdollista lisätä myös parantamalla joukkoliikennedyhteyksiä ja vaihtomahdollisuuksia eri liikennemuodoista toiseen. Liikennejärjestelmän rahoitus pohjan laajentaminen ei saa perustua tiemaksuihin. (Hyvinkää)
- Kasvavan seudun tie- ja katuverkon liikenteellinen palvelutaso on hyvä MAL-suunnitelmaluonnoksen toimenpiteiden vaikutusarvioinneissa, kun arvioinnissa huomioidaan myös seudullisen tiemaksujärjestelmän positiiviset vaikutukset autoliikenteen sujuvuuteen. Tiemaksujen mahdollisessa toteutuksessa tulee ottaa huomioon elinkeinoelämän kuljetusten tarpeet, jakeluliikenteen ei tule liikaa häiriintyä seudullisista tiemaksuista. (Helsinki)
- Sipoon kunta suhtautuu kielteisesti tiemaksuihin. Tienkäyttömaksuja ei ole hyväksyttävää kohdistaa niille asukkaalle, joilla ei ole henkilöauton käytölle vaihtoehtona joukkoliikennettä. Kehyskunnat kokevat mahdollisten tiemaksujen kohdistuvan erityisesti niiden asukkaisiin ja yrityksiin, koska pendelöinti kunnista pääkaupunkiseudulle on suurta. Tiemaksut haittaavat työssäkäyntiä, ja ovat kehyskuntien vetovoimaa heikentävä lisämaksu. Mieluummin etsitään yhteisesti muita vaihtoehtoja kokonaisvaltaisesti. (Sipoo)

- Uudenmaan liitto pitää tärkeänä, että tieliikenteen hinnoittelun käyttöönoton vaikutusten arviointi tehdään huolella tunnistuen Helsingin seudun monimuotoisuus, ihmisten erilaiset liikkumistarpeet ja erilaiset mahdollisuudet hyödyntää joukkoliikennettä, jotta maksuista ei muodostu kohtuuttomia alueen asukkaille. (Uudenmaan liitto)
- MAL 2019 -suunnitelmaluonnoksen arviointiselostuksessa tuodaan selkeästi esille, ettei liikenteen päästövähennystavoite toteudu ilman tiemaksuja. Tiemaksuilla on myös selkeä positiivinen vaikutus liikenteen sujuvuuteen, kun ruuhkaisuus vähenee väestön kasvaessakin alle nykyisen tason. Lainsäädäntö, joka mahdollistaa Helsingin seudulle sopivien tiemaksujen käyttöönoton onkin valmisteltava viipymättä ja varmistettava, että tiemaksuista kerättävät tuotot ohjautuvat kaupunkiseudulle julkisen ja kevyen liikenteen kehittämiseen ja lippuhintojen alentamiseen. HSY pitää tiemaksuja erittäin kustannustehokkaana ja vaikuttavana keinona vähentää kasvihuonekaasupäästöjä ja parantaa hengitysilman laatua (HSY)
- Joukkoliikenteen kulkutapaosuuden voimakas kasvu voisi lykätä tiemaksujen tai muiden vastaavien liikenteen rajoittamiseen tähtäävien toimien käyttöönoton tarvetta. (HSY)
- Vantaa kannustaa suunnittelemaan liikenteen hinnoittelua valtion kanssa pidemmälle ja etsimään sellaisen toteutusmallin, joka on nykyaikainen, tukee parhaiten tavoitteita eikä aiheuta haitallisia sivuvaikutuksia kuten autojen siirtymistä katuverkolle tai alueiden välistä segregatiota. Liikenteen hinnoittelun tuotot on voitava kohdistaa sille alueelle, jolta maksut kerätään. Hinnoittelulla kerättävien varojen on ensisijaisesti käytettävä kestävien liikkumisvaihtoehtojen tuottamiseen MAL-suunnitelman mukaisesti. Valtion tulee sitoutua tätä koskevan lainsäädännön laatimiseen, jonka jälkeen voidaan arvioida laaditun toimintamallin tehokkuus MAL 2019 suunnitelman toteuttajana. Liikenteen hinnoittelulle valtion tulee laatia selkeä lainsäädännöllinen pohja, jotta esitysten vaikutukset voidaan kunnissa arvioida ja varmistaa kerättävien maksujen kohdistaminen MAL 2019 suunnitelman liikennejärjestelmän rahoitukseen. (Vantaa)
- Kirkkonummen kunta vastustaa tiemaksujen käyttöönottoa Helsingin seudulla. Tiemaksuihin Kirkkonummen kunta suhtautuu KUUMA-seudun yhtenäisen kannan mukaisesti kielteisesti, koska niiden vaikutukset Helsingin seudun kuntiin on selvittämättä. (Kirkkonummi)
- Kirkkonummen kunta edellyttää, ettei tiemaksujen mahdollinen käyttöönotto alenna valtion nykyistä rahoitusta Helsingin seudulla. Valtion riittävä rahoitus on turvattava seudun ja kuntien tarpeellisille liikennehankkeille. (Kirkkonummi)
- Espoo ei hyväksy alueensa houkuttelevuutta heikentävää ajoneuvoliikenteen hinnoittelua. Erityisesti porttimallilla toteutetut vyöhykerajat ovat ongelmallisia eikä niitä voi hyväksyä ja hinnoittelujärjestelmää tulee kehittää ja selvittää lisää ennen siitä päättämistä. (Espoo)
- Kilometripohjainen tiemaksu olisi porttimallia tasapuolisempi. Kääntöpuolena tiemaksut kohdistuvat tuolloin raskaimpina niihin, joilla on pisimmät matkat ilman riittävän hyviä kulkutapavaihtoehtoja, koska heidän on suurten matkakustannusten lisäksi maksettava myös suurimmat tiemaksut. Mahdollinen tiemaksu tulee kytkeä laajempaan autoilun verotuksen uudistukseen, jossa otetaan huomioon kaikki autoiluun kohdistuvat verot ja maksut sekä sosioekonominen oikeudenmukaisuus. (Espoo)
- Suunnitelmaluonnoksessa on oletettu, että tiemaksujen tuotot eivät vähennä valtion rahoitusta seudun liikenteeseen. Tällaisten takeiden saaminen on kuitenkin mahdotonta, koska valtion budjetista päättää eduskunta joka vuosi erikseen. (Espoo)
- Ajoneuvoliikenteen hinnoittelusta tuleva tuotto tulisi kohdentaa niille alueille, joilta kustannuksia kerätään. HSL:n vuoden 2016 Ajoneuvoliikenteen hinnoitteluselvityksen tiivistelmäraportin mukaan saavutettavuuden nettovaikutukset ovat negatiiviset Etelä-Espoon asumiselle, Etelä-Espoon työpaikkakeskittymille ja vyöhykkeen Kehä I-III palvelukeskittymille. Tähän haasteeseen tulee löytää ratkaisu mahdollisessa hinnoittelun valmisteluvaiheessa. Espoo pitää ensisijaisen tärkeänä, että HSL panostaa saavutettavuuden ja houkuttelevuuden heikentymisen vuoksi Etelä-Espoon joukkoliikenteen kehittämiseen. Se voi tarkoittaa esimerkiksi suoria säteittäisiä linjoja, poikittaisliikenteen kehittämistä sekä lippujen vyöhykerajojen tarkennuksia. Ajoneuvoliikenteen hinnoittelulla kerättävät espoolaisten maksutulot tulee kohdistaa Espoon joukkoliikenteen houkuttelevuuden parantamiseen. (Espoo)
- Tiemaksujen käyttöön ottaminen kohdentuu erityisesti Helsingin seudun reuna-alueiden asukkaiden maksettaviksi. Tiemaksut eivät saa toimia eräänlaisina sakkomaksuina reuna-alueella asumisesta. Työpaikkojen keskittyminen erityisesti pääkaupunkiseudulle ei ole koko alueen etu eikä se myöskään saa olla keskeinen tavoite. Pääkaupunkiseudun reunakuntien on vaikea kilpailla uusista työpaikoista pääkaupunkiseudun kanssa. (Siuntio)
- Ennen tiemaksujen käyttöön ottoa joukkoliikenne tulee saada nykyistä toimivammaksi ja houkuttelevammaksi reuna-alueiden asukkaille. Tiemaksut eivät saa lisätä sosiaalista eriarvoisuutta. Liityntäyhteydet sekä syöttö- että runkolinjoihin tulee olla nykyistä selvästi parempia. Lisäksi liityntäpaikoitusten tulee olla helposti käytettävissä, niitä tulee olla riittävästi ja niistä tulee olla nopeat kulkuyhteydet runkolinjoihin. (Siuntio)

- Tiemaksut edellyttävät asiaa koskevan uuden lainsäädännön laatimista. Asia tulee valmistella huolella. Mikäli lainsäädännöllisesti kunnille tai kuntayhtymille myönnetään mahdollisuus periä tieliikennemaksuja, on lainsäädännöllisesti tarkkaan määriteltävä, miten ja mihin saadut tulot käytetään koko Helsingin seudun kehittämiseen. Tieliikennemaksut eivät saa jäädä yksittäisen tai yksittäisten kuntien tulolähteeksi, jonka muiden kuntien asukkaat maksavat. Vaikka niiden käyttö joukkoliikenteen lippujen halventamiseen on lähtökohtaisesti kannatettava, tiemaksutulojen käyttö tulisi ensisijaisesti ohjata reuna-alueiden joukkoliikennepalveluiden kehittämiseen. Siuntion kunnan Avain-linjojen integroiminen osaksi HSL-palveluita on tästä hyvä esimerkki. (Siuntio)

Valtionhallinto

- Valtiovarainministeriön mukaan tiemaksut on esitetty melko yleisellä tasolla, eikä tässä vaiheessa ole mahdollista ottaa tarkemmin kantaa siihen, miten tarkoituksenmukainen ja tehokas keino tiemaksu olisi edistää suunnitelmassa mainittuja tavoitteita Helsingin seudulla. Ehdotuksesta ei käy ilmi, millainen on tarkalleen tiemaksujen toteutusmalli ja se olisiko se vero vai maksu. Valtiovarainministeriön mukaan on olennaista määritellä tiemaksun määräytymisperusteet ennen kuin sen hyväksyttävyyteen ja sitä koskeviin ehdotuksiin voidaan ottaa kantaa. Ministeriön mukaan lähtökohtaisesti verotulojen sitominen johonkin käyttötarkoitukseen ei ole perusteltua. Sen sijaan maksutulojen osalta tilanne on toinen, koska maksut liittyvät yleensä joihinkin palveluihin ja ovat luonteva osa niiden rahoitusta. On myös tärkeitä määritellä, perittäisiinkö maksua myös valtion väylillä vai vain kunnan toimivallan piirissä olevilla alueilla. (Valtiovarainministeriö)
- MAL 2019 –suunnitelmassa ehdotetaan, että mikäli edellytykset tiemaksujen käyttöön ottamiselle ovat olemassa, voidaan niitä kokeilla aluksi rajoitetusti ja päättää jatkosta kokeilusta saatujen kokemusten jälkeen. Tätä virastomme pitää hyvänä ajatuksena (Traficom)
- Tehdyt vaikutusarviot osoittavat, että tiemaksu on erittäin tehokas ja käytännössä välttämätön keino saavuttaa seudun liikennejärjestelmälle asetetut tavoitteet. (Traficom)
- Koska suunnitelmassa tiemaksuille on annettu suuri painoarvo päästöjen vähentämistoimenpiteenä, herää kysymys, miten tavoitteiden käy, mikäli tiemaksut eivät toteudu. Suunnitelmassa on tunnistettu tähän liittyvä riski ja siinä huomautetaan, että liikennejärjestelmän toimivuus ilman tiemaksuja vaarantuu. Tällöin ruuhkautuminen pahenisi merkittävästi useilla tiejaksoilla, päästötavoitetta ei saavutettaisi ja jouduttaisiin tekemään liikenteen ruuhkautumisen vuoksi suunniteltua enemmän lisäkaistoja ja muita toimenpiteitä. (Traficom)
- Tiemaksujen käyttöönotto merkitsisi myös huomattavaa ja äkillistä joukkoliikenteen käyttömäärien kasvua. Suunnitelmassa ei esitellä selkeästi, millä tavoin tähän äkilliseen kasvuun on varauduttu, ja asia vaatii jatkoselvityksiä. Sekä tiemaksuista että muista luonnoksessa esitetyistä toimenpiteistä aiheutuva käyttömäärien merkittävä kasvu edellyttää myös joukkoliikenteen (sekä bussi- että raideliikenteen) operatiivisen rahoituksen turvaamista ja kasvattamista mm. Toimenpideohjelma hiilettömään liikenteeseen 2045 –raportissa asetettuja tavoitteita vastaavasti. Erityistä huomiota tulee kiinnittää myös tiemaksuvyöhykkeen ulkopuolelta saapuvien palvelutason parannuksiin, koska heidän liikennetarjontansa on nykyisin heikointa ja voi koostua muustakin kuin HSL:n tilaamasta liikenteestä. On hyvä, jos tiemaksutuottoja voitaisiin kohdentaa myös muiden viranomaisten tilaamiin matkoihin. Joukkoliikenteen tulisi välttyä tiemaksuilta. (Traficom)
- Tiemaksujen käytännön toteuttamiskeinoihin liittyen suunnitelmassa arvioidaan, että mikäli alkuvaiheessa vähäpäästäiset ajoneuvot vapautettaisiin maksusta, voitaisiin edistää vähäpäästöisten ajoneuvojen osuuden kasvua. Tässä kohdin herää kysymys, mitä vähäpäästöisillä autoilla MAL-suunnitelmassa tarkoitetaan? Saisivatko alkuvaiheessa vapautuksen täyssähköautot ja esimerkiksi biokaasua käyttävät, laskennallisesti nollapäästöiset autot, vai myös fossiilisia käyttövoimia käyttävät autot, joiden laskennallinen CO₂-arvo saavuttaa tietyn rajan? Tämä kysymys liittyy siihen, kuinka voimakkaasti ja millaisilla aikaporrastuksilla halutaan ohjata autokannan muuttumista kohti hiiletöntä liikennettä. Traficom muistuttaa, että henkilöautojen keski-ikä on edelleen noussut jatkuvasti. (Traficom)

Järjestöt ja muut vastaavat tahot

- Tieliikenteen hinnoittelun toteutuminen on poliittisen päätöksenteon varassa ja siten toistaiseksi epävarmaa. Mikäli liikenteen hinnoittelu ei esitetyllä vaikutuksilla toteudu, voivat liikennesuoritteet alueella

jatkaa kasvuaan nykyisen infran äärirajoille. Finavia katsoo, että työssä tulisi tarkastella skenaarioita myös tilanteessa, jossa liikenteen hinnoittelu ei toteudu. (*Finavia*)

- Finavian erityisenä huolenaiheena on Helsinki-Vantaan lentoaseman saavutettavuuden turvaaminen kaikilla liikennemuodoilla kaikissa tilanteissa. Finavia katsoo, että lentoaseman saavutettavuuden runkona toimivaa valtakunnallista päätieverkkoa (vt 3 ja vt 4 sekä Kehä III) ei tule asettaa liikenteen hinnoittelun piiriin. Tällä voisi olla arvaamattomia vaikutuksia liikenteen ohjautumiseen Helsingin seudulla. Lentoasemalle suuntautuva liikenne voi siirtyä väylille, joiden palvelutaso ei mahdollista kyseisiä liikennemääriä. (*Finavia*)
- Katsomme, että tiemaksuja ei tule ottaa käyttöön seudulla ainakaan selvittämättä ensin liikenteen päästöjen vähentämisen tarvetta ja tiemaksujen kokonaisuutta koko valtakunnan tasolla. Osana kokonaisarviointia on tarpeen tarkastella autojen käytön hinnoittelun ja verotusjärjestelmän uudistamistarvetta. Tiemaksujen käyttöönotto merkitsisi Helsingin seudulle kohdentuvaa lisäveroa. Se vaikuttaisi kaupan ja palveluiden kysyntään eri alueilla ja erityisesti kaupungin keskustassa. Myös jakeluliikenteen kustannukset kasvaisivat, mikäli ne olisivat hinnoittelun piirissä. Myös tämä vaikuttaisi kaupan ja palveluiden liiketoimintaan. Alueella on jo muutenkin muuta maata korkeampi elämisen ja yrittämisen kustannustaso, joka nousisi entisestään. Yritysten kannalta on tärkeää, että niin työmatka- ja asiointiliikenne kuin tavaraliikennekin toimivat kustannustehokkaasti. (*Helsingin yrittäjät*)
- Helsingin päästöistä vajaa neljännes syntyy liikenteestä. Sujuvan joukkoliikenteen ja eri liikennemuotojen yhdistämisellä voidaan merkittävästi vaikuttaa myös ympäristöön. Tiemaksut heikentäisivät Helsingin vetovoimaa ja ohjaisivat asiakasliikennettä ympäristö- kuntiin, mikä päästöjen vähentämisen sijaan vain siirtäisi niitä muualle. Suomessa on jo nyt yksi EU:n korkeimmista polttoaineveroista, joka ohjaa kuluttajia kohti kestävämpiä kulkumuotoja. Biopolttoaineiden lisääntyvä jakeluvelvoite nostaa myöskin polttoainekustannuksia nykyistä korkeammalle. (*Helsingin yrittäjät*)
- Ennen kun tehdään päätöksiä tiemaksujen käyttöönotosta, on niiden toteutus- ja hinnoittelu- malleista tehtävä kattava vaikutusarvio yritysten ja alueiden elinvoiman kannalta. Vaikutusarvio on tärkeä, jotta voidaan arvioida erilaisten ajoneuvoliikenteen hinnoittelu- järjestelmien kannattavuutta suhteessa siitä aiheutuviin kustannuksiin ja haittoihin. Jos kaupunkiseutujen tienkäyttömaksuja selvitysten jälkeen otetaan käyttöön, tulee Helsingin seudun maksutulojen kohdentua seudun liikennejärjestelmän kehittämiseen, eivätkä maksutulot saa korvata valtion rahoitusta. Vaarana on, että alueen asukkaat joutuvat rahoittamaan alueen omat liikenneinvestoinnit tiemaksuilla ja suuren osan muun Suomen investoinneista verojen kautta. (*Helsingin yrittäjät*)
- Helsingin seudun elinkeinoelämän kannalta on tärkeää, ettei seudulle suunnitella alueellisia veronluonteisia liikennemaksuja. Ylimääräinen maksu lisäisi seudun jo ennestään korkeaa kustannustasoa ja heikentäisi sen kilpailukykyä. Metropolialueen kuntien tulee yhdessä pitää tämän seudun puolia taistelussa valtion niukoista taloudellisista resursseista, eikä ryhtyä oma-aloitteisesti kehittämään uusia taloudellisia rasitteita seudun asukkaiden ja yritysten haitaksi. Helsingin seutu rahoittaa jo nykyään aivan riittävästi muuta Suomea. Vaikka tiemaksutuotot saataisiinkin aluksi korvamerkittyä tämän seudun liikennejärjestelmän kehittämiseen, ei ole mitään keinoa varmistaa sitä, etteivät valtion investoinnit metropolialueelle ajan myötä vastaavasti vähenisi. (*Helsingin seudun kauppakamari*)
- Alueellinen tiemaksu loisi muurin Helsingin seudun ja muun Suomen välille. Sillä olisi toteutuessaan merkittäviä vaikutuksia paitsi Helsingin metropolialueen asukkaisiin myös kaiken kokoihin ja kaikkien toimialojen yrityksiin. Tie-maksulla vaikutettaisiin liikkumiskäyttäytymisen lisäksi ihmisten asuin- ja työpaikan valintaan sekä yritysten sijaintipaikkapäätöksiin. Sillä olisi myös negatiivisia vaikutuksia Helsingin ydinkeskustan elinvoimaisuuteen. Kyse ei siis ole pelkästä liikennesuunnittelusta vaan koko seudun kaupunkirakenteesta ja kilpailukykyä. Vaikka liikenteen merkittävä päästövähennys on erittäin tärkeä tavoite, ei päätöstä tule tehdä pelkästään liikenteen näkökulmasta, vaan hinnoittelun laajemmat vaikutukset tulee tarkoin tutkia ja sen edut ja haitat punnita. (*Helsingin seudun kauppakamari*)
- Ympäristövaikutukset ja energiankulutus tulevat yhä enenevässä määrin ohjaamaan liikkumisen hinnoittelua. Mikäli ajoneuvoliikenteen hinnoitteluun on välttämätöntä siirtyä, tulee se ehdottomasti tehdä valtakunnallisena ratkaisuna toteuttamalla liikenteen verotuksen kokonaisuudistus ajoneuvon omistamisen verotuksesta sen käyttöön perustuviin maksuihin. Tällöin voidaan verotuksen keinoin vaikuttaa myös ruuhkien syntymiseen. Kyse on silloin kuitenkin kokonaisratkaisusta, joka vaatii hyvin pitkän perspektiivin ja koko maan laajuiset ratkaisut. Moniin erilaisiin maksujärjestelmiin ei Suomella ole varaa. (*Helsingin seudun kauppakamari*)
- Tieliikenteen hinnoittelu eli tievero on suunnitelmaluonnoksen kantavia esityksiä. Itse asiassa koko suunnitelmaluonnos perustuu liikenteen osalta hyvin pitkälti henkilöautoliikenteeltä kerättäviin, edelleen lisääntyviin veroihin. Esimerkiksi joukkoliikenteen tukeminen suunnitellaan rahoitettaviksi merkittävilta osin autoilijoilta perittävin tiemaksuin. Asia on eri muodoissaan (ruuhkamaksu, tienkäyttömaksu jne.) ollut esillä useita kertoja viime vuosikymmenten aikana ja se on aina torjuttu epäoikeudenmukaisena, kalliina, joustamattomana ja eriarvoistavana. Kysymyksessä on selvästi vero, jota valtionvarainministeriön mukaan

ei ole voinut osoittaa käytettäväksi mihinkään erityiseen tarkoitukseen. (*Autoliitto, Autoliiton Helsingin seudun osasto*)

- Tievero rasittaisi eniten pitkää työmatkaa kulkevia pienituloisia ihmisiä, joiden asuminen on kustannussyistä keskittynyt seudun ulkoreunoille ja joilla ei ole käytännössä mahdollisuutta käyttää joukkoliikennettä. On hyvä muistaa, että Uudellamaalla on Suomen pisimmät työssäkäyntimatkat. (*Autoliitto*)
- Käytännössä maksun seurauksena maksukykyiset ostaisivat itselleen sujuvampaa liikennettä muiden kustannuksella. Mikäli tieveron seurauksena liikenne vähenisi, vähenisi myös veron tuotto ja sen ohella muiden valtion liikenteestä keräämien verojen tuotot. (*Autoliitto, Autoliiton Helsingin seudun osasto*)
- Liikenteen päästötavoitteiden saavuttamiseksi tarvitaan houkuttelevia vaihtoehtoja yksityisautoilulle. Taloudellisten ohjausmekanismien tulee varmistaa, että päästöjä vähentävät vaihtoehdot ovat käyttäjälle taloudellisempia kuin päästöjä lisäävät. Näin ollen ehdotettu liikenteen hinnoittelun uudistaminen on välttämättömyys päästöttömään liikennejärjestelmään pyrittäessä ja se tulisi olla tavoitteena koko maan osalta. (*ITS Finland ry*)
- Tiemaksujen kohdalla on unohtunut aikaisempi keskustelu siitä, puhutaanko maksusta vai verosta. Maksujen kohdalla tulee olla perustelu ulkoisesta haitasta, jota vastaan maksu peritään. Tämä tarkoittaisi mm. korkeita maksuja tavara- ja joukkoliikenteelle. Ei siis riitä, että tavoitteena on nimetty ohjausvaikutus, niin kuin nyt esitetään. Jos maksu toteutetaan verona, niin ohjausvaikutuksella perustelu käy, mutta veronsaajana on valtio eikä se periaatteessakaan siedä tulojensa korvamerkintää nimettyihin kohteisiin. Tiekohtaisten maksujen käyttöönotto vaikeuttaa pidemmän aikavälin tavoitteena toivottavasti olevien ”kilometrimaksujen” käyttöönottoa (Ollilan ryhmä). Kilometrimaksuilla voidaan tämän alueen sisällä saada tiemaksuja paljon kohdistetumpi taksarakenne, ajoneuvon, paikan ja ajan suhteen porrastettuna. (*Liikennesuunnittelun seura*)

4.7.3 Sähköautot, vähäpäästöiset autot, uudet teknologiat ja palvelut

Kuntasektori

- Valtioneuvoston selonteossa esitetty sähköautojen osuus vuonna 2030 ei perustu faktaan, että autonvalmistajat voivat tuottaa näitä arvioituja sähköautomääriä kuluttajien hankittavaksi. (*Nurmijärvi*)
- Ajoneuvokannan uudistumisen eteneminen jää pitkälti valtion tukitoimien ja vero- ohjauksen varaan. Kunnille on osoitettu energiaifran kehityksen ja tarpeiden huomioiminen rakentamisessa sekä vähäpäästöisten ajoneuvojen käytön tuki katu ympäristössä. Toimijoille jaettujen tehtävien keskinäistä merkittävyyttä tulisi avata ja arvioida nyt kirjattua enemmän ja miettiä keinoja tuottaa seurantatietoa toimenpiteen toteutumisesta ja vaikuttavuudesta. (*Tuusula*)
- Autokannan käyttövoiman ja muiden ajoneuvoteknologioiden muutokset ovat merkittävässä roolissa tieliikenteen päästöjen vähentämisessä. Vaikutustarkasteluissa ei ole kuitenkaan otettu huomioon näiden muutosten toteutumisen edellytyksiä tai kustannusvaikutuksia. Helsingin kaupungin teettämässä selvityksessä on tarkasteltu Hiilineutraali Helsinki 2035 -toimenpideohjelmaan ja Helsingin kaupungin ilman suojeleusuunnitelmaan (2017–2024) kirjattuja liikennettä koskevia toimenpiteitä ja niiden vaikuttavuutta. Selvityksen mukaan Helsingin toimenpideohjelman laskelmissa käytetty 30 % sähköauto-osuus Helsingissä saattaa tuoreimpien ennusteiden mukaan olla hyvinkin mahdollinen, samoin raskaan ajokaluston päästövähennystavoite, jos laadukasta uusiutuvaa polttoainetta on saatavilla riittävän edullisesti. Lisäksi on todettava, että tavoitteeseen pääsy edellyttää päästöttömän ajoneuvon hankintahintaan merkittäviä verohelpotuksia tai muita taloudellisia tukia. Muuten nykyinen tavoitteeseen nähden liian hidas päästöttömien tai vähäpäästöisten ajoneuvojen osuuden kasvu ei nopeudu. MAL-suunnitelman toimenpiteissä ja vaikutusarvioinneissa voisi jatkossa korostaa entistä vahvemmin ilmansuojelua ja meluntorjuntaa, sillä kasvavalla seudulla nämä tekijät korostuvat ja vaikuttavat myös maankäytön kehittymiseen. (*Helsinki*)
- Mäntsälässä tullaan ottamaan käyttöön yhteinen kunnan ja eräiden yritysten yhteiskäyttöauto-kokeilu ja asemafillareita esimerkkeinä toimenpiteistä päästöjen vähentämiseksi. (*Mäntsälä*)
- Liikenteen uusia palveluja ja teknologioita koskevat linjaukset ovat Pornaisten kunnan kannalta tärkeitä, ja kunta on valmis osallistumaan niitä koskeviin pilotteihin ja kokeiluihin. (*Pornaisten*)

- Pääkaupunkiseudulla on tuettava ja edistettävä sähköautojen käytön lisäämistä, mikä osaltaan vähentää päästöjä. Kansallinen tavoite on 250 000 sähköautoa vuonna 2030, joka on 10 % autokannasta. Tämä ei tuo nopeita ratkaisuja. Autokanta uusiutuu noin 12 vuodessa, jolloin tänä päivänä myytävistä polttomootoriautoista yli 90 % on edelleen liikenteessä vuonna 2030. Ajoneuvoteknologian kehittyminen ei ratkaise kaikkia liikenteen päästöongelmia, sillä renkaat tuottavat edelleen epäsuoria hiukkaspäästöjä eli katupölyä, vaikka ajoneuvot kulkisivat sähköllä. Katupöly aiheuttaa todennäköisesti ongelmia vilkasliikenteisissä ympäristöissä tulevaisuudessakin, ja pölyntorjunta on huomioitava jo alueiden suunnittelussa. (HSY)
- Kirkkonummen kunta odottaa valtiolta kannustavia toimenpiteitä sähköautojen ja vähäpäästöisten autojen määrän kasvattamiseksi Suomessa. (Kirkkonummi)
- Autokannan nopea uudistaminen nykyistä selvästi vähäpäästöisemmäksi edellyttää mm. voimassa olevien verotuskäytänteiden muuttamista. Lisäksi tarvitaan mm. uudenlaista infrastruktuuria sähköautojen lataamiseen ja lataamiskäytänteitä sen toteuttamiseen. Tulee selvittää, miten valtiolta voi tukea kuntia nykyistä enemmän uudenlaisen infrastruktuurin rakentamisessa. (Siuntio)

Valtionhallinto

- Tulevaisuuden autoliikenteessä sähköautolla on keskeinen asema ja ne tarvitsevat infra-struktuuria. Niiden vaatimuksia ja vaikutuksia ei ole suunnitelmassa juurikaan arvioitu. Raportista ei kovin selkeästi tule esille sähköauton eikä päästöneutraalin bussiliikenteen päästövähennyspotentiali. (*Väylävirasto*)
- Valtiovarainministeriö kiinnittää huomiota etenkin siihen, että suunnitelmassa esitetään sähköautojen hankintaan liittyviä tukia. Ministeriön mukaan kulutustukia voidaan pitää yleisellä tasolla ongelmallisina politiikkainstrumentteina, koska sektorirajat ylittävistä näkökulmasta katsottuna epäselväksi usein jää, miksi juuri tiettyä kotitalouksien kulutusta pitäisi tukea veronmaksajien rahoilla jonkin toisen kulutuksen sijaan. Valtiovarainministeriö toteaa lisäksi, että sähköautojen osuuden kasvua autokannassa voidaan edistää myös toimenpiteillä, jotka vähentävät fossiilisia polttoaineita käyttävien autojen määrää. (Valtiovarainministeriö)
- Julkisen liikenteen ja markkinaehtoisten palveluiden tulisi toimia saumattomasti yhdessä ja huomioida asiakkaiden erilaiset tarpeet, kuten esimerkiksi esteettömyys. Kestävien kulkutapojen saavutettavuutta tulisi tukea mahdollistamalla monipuolinen, joukkoliikennettä täydentävä liikenteen palveluvalikoima oheispalveluineen. Tämä tukisi siirtymää yksityisautoilusta kestävämpiin kulkutapoihin osana matkaketjuja varsinkin niillä alueilla, joilla joukkoliikenneverkko ei ole kattava. (Liikenne- ja viestintäministeriö)
- MAL 2019 –suunnitelmaluonnoksen kärkekeinoja tukevissa toimenpiteissä on hyvin nostettu esiin datan hyödyntäminen liikennejärjestelmän optimoinnissa sekä uusien teknologioiden ja palveluiden tuki kestäväälle liikkumiselle. Samoin asemanseutujen kehittämisessä on huomioitu laajasti eri toimijat ja palvelut. On tärkeää, että liikkumisen uudet palvelut kytketään tiiviisti osaksi joukkoliikenteen yhteyksiä ja vaihtopaikkoja. (Liikenne- ja viestintäministeriö)
- Palveluistunut liikennejärjestelmä 2050 pitää sisällään monimuotoisen palveluvalikon, joka pohjautuu vahvaan runkojoukkoliikenteeseen. Tämän näkemyksen tulisi nousta voimakkaammin ja konkreettisemmin esiin suunnitelmassa ja sen toimenpide-ehdotuksissa. Toimenpiteiden tasolla tulisi esitettyjen pilottien ohella edistää esimerkiksi sitä, että Helsingin seudulla olisi viimeistään vuonna 2050 jossain määrin autonomista joukkoistettua liikennettä. (Traficom)
- Liikkumisen palvelujen tarkastelu jää suunnitelmassa vaatimattomalle tasolle. Lähinnä mainintoina nostetaan esiin asioita, mitä mahdollisesti voisi tehdä. Palvelujen kehitykselle asetetaan kuitenkin suuria odotuksia mm. liittyen niiden päästövähennyspotentialiin. Sen realisointi edellyttäisi kuitenkin tarkentavaa analyysia eri liikkumisen palvelujen roolista erilaisilla alueilla ja niiden kytkemistä osaksi joukkoliikennejärjestelmää sekä aikataulutusta konkreettiselle tekemiselle. Liikkumisen palvelut tulisi huomioida nykyistä konkreettisemmin myös muissa toimenpiteissä. Suunnitelmassa tulisi myös huomioida liikennemarkkinan kasvupotentiaali nykyistä kattavammin. (Traficom)

Järjestöt ja muut vastaavat tahot

- MAL-sopimusten kautta tulee myös edistää älykkään sähköisen latausinfrastruktuurin kehittämistä kaavoituksella, rakennusmääräyksillä ja osana julkisia hankintoja. (*Helsingin seudun kauppakamari*)
- Sähköautojen latauspisteet ovat rakentumassa pitkälti yksityisen sektorin toimenpiteillä. Näin ollen maankäytön suunnittelussa on otettava huomioon se, että riittävän suuret liikenteellisesti hyvillä paikoilla sijaitsevat päivittäistavarakaupan tontit mahdollistavat osaltaan sähköautojen latausverkon muodostumista sujuvan arkiasioinnin yhteyteen. (*Helsingin seudun kauppakamari*)

- Eräänä tavoitteena suunnitelmaluonnoksessa mainitaan pyrkimys kasvattaa sähköautojen osuutta liikenteessä. Pyrkimys on hyvä, mutta sen toteuttaminen ei ole helppoa. Kukaan ei hanki sähköautoa, jos sille ei ole varmaa jokapäiväistä latausmahdollisuutta. Suurella osalla alueen autoilijoista sellaista ei ole, ja tässä suhteessa on paljon tehtävissä. Suunnitelmaluonnoksen linjaukset näiltä osin ovat hyviä. Myös muiden etuisuuksia, kuten joukkoliikennekaistojen käyttöoikeutta sähköautoille, kannattaisi harkita vakavasti. (*Autoliitto, Autoliiton Helsingin seudun osasto*)
- MAL-sopimusten kautta tulee myös edistää älykkään sähköisen latausinfrastruktuurin sekä yhteiskäyttöön perustuvien palveluiden kehittämistä kaavoituksella, rakennusmääräyksillä ja osana julkisia hankintoja. Kestäville liikkumisen ratkaisuille (sähköautot, yhteiskäyttöautot, kimppakyydit yms.) tulisi luoda kannustimia mm. fast lanes/bussikaistojen käytön kautta sekä huomioida sähköautot ja yhteiskäyttöautot pysäköintieduin. Uudiskohteissa tulee huomioida autoilun muutos tulevina vuosikymmeninä, lyhyellä tähtämellä tulee mahdollistaa mm. parkkihallien käyttö jaetuille autoille ja parkkipaikkojen jakaminen talon ulkopuolisille käyttäjille (sisäänpääsy halleihin). (*ITS Finland Oy*)

Kuntasektori

- MAL-sopimuksen laadinnan yhteydessä tulee korostaa mm. päästövähennysten edellyttämää, sopimuskauden yli jatkuvaa MAL - suunnittelua ja toimenpiteiden toteuttamista. Myönteinen kehitys edellyttää osapuolten sitoutumista ja sitouttamista. *(Tuusula)*
- On tärkeää, että seudun tulevaa kehitystä suunnitellaan yhteistyössä toteutukseen viime kädessä vaikuttavien tahojen kanssa. Valtiovarainministeriön edustajan tulisikin olla nykyistä enemmän mukana suunnittelussa. *(KUUMA-liikelaitos, Nurmijärvi, Kerava, Järvenpää, Pornainen)*
- Suunnittelua tulee tehdä entistä aktiivisemmin yhteistyössä toteutukseen viime kädessä vaikuttavien valtion tahojen kanssa. *(Järvenpää)*
- Suunnitelmassa on esitetty paljon hyviä keinoja tavoitteiden toteuttamiseksi. Tavoitteiden toteuttaminen edellyttää vahvoja panostuksia valtiolta liikennejärjestelmään sekä asuntotuotannon edistämiseen. *(Sipoo)*
- Liikenteen osalta valtio kerää liikenteen verotuksen kautta yli 1 000 M€ tulot Helsingin seudulta vuosittain. Liikenteen ostojen ja tukien, avustusten, perusväylänpidon, suunnittelun ja väylien kehittämisinvestointien kautta seudulle kohdentuu noin 300 M € valtion menot vuosittain. On erittäin tärkeää, että valtion rahoitusosuus MAL-suunnitelman toteutuksessa on merkittävä ja sen osuus kasvaa tämän suunnitelmakierroksen yhteydessä. Valtion rahoituksen tärkeyttä korostaa seudun merkitys liikenteen päästöjen vähentämisen kokonaisuudessa. On jatkossa syytä selvittää, voiko valtiovarainministeriön edustus olla mukana jo suunnitelman laatimisvaiheessa. *(Tuusula)*
- Valtionosuuden kasvattaminen on keskeistä myös siksi, että esitetty tiemaksujärjestelmä on rahoitusinstrumenttina vielä hyvin epävarma. Epävarmuuden vuoksi suunnitelman vaikutusten arvioinnin tulisi sisältää vielä vertailuvaihtoehto, jossa tiemaksujärjestelmää ei ole. *(Tuusula)*
- On tärkeää, että Helsinkiin kohdistetaan riittävästi investointeja, jotta voidaan varmistaa koko seudun kilpailukyky verrattuna kansainvälisiin verrokkeihin. Valtion rahoitusosuutta seudun liikenneinvestoinneista tulee kasvattaa, kun seudun väestönkasvu on historiallisen korkealla tasolla. *(Helsinki)*
- Seudun kasvu edellyttää myös jatkossa suuria investointeja liikennehankkeisiin sekä kunnilta että valtiolta. Helsingin seudun merkitys koko maan kansantaloudelle on niin merkittävä, että myös valtion tulisi tunnistaa, että Helsingin seudun liikennejärjestelmästä huolehtiminen on seudun ja maan kilpailukykyä turvaamisen edellytys. Valtio hyötyy myös taloudellisesti seudun kasvusta, joten sen rooli suunnitelmaluonnoksessa esitettyjen liikenneinvestointien rahoittamisessa tulisi olla nykyistä suurempi. *(Helsinki)*
- Samalla on kuitenkin tärkeää, että osana tavoitelähtöistä suunnittelua myönnetään suunnitelmien toteutumiseen liittyvät riskit ja niiden yhteydessä esitetään selvästi arviot toteutettavuudesta myös käytettävissä olevien taloudellisten resurssien puitteissa. *(Helsinki)*
- Viestin valtion toimijoiden suuntaan on oltava nyt esitettyä selkeämpi: Valtion investointeja Helsingin seudun liikennejärjestelmään ei tule vähentää, vaan kaupunkiseudun ja koko maan kilpailukykyä turvaamiseksi valtion investoinnit tulee kasvattaa vähintään sille suhteelliselle tasolle, jolla ne olivat kuluvan vuosikymmenen alkaessa. *(Helsinki)*
- Koska pääkaupunkiseudun ja Helsingin asuntotuotanto on historiallisen korkealla tasolla, on valtion perusteltua osallistua myös jatkossa raskaan raideliikenteen infrastruktuurin rahoittamiseen seudulla. Kymmenen viime vuoden aikana selvästi pienin osa valtion pääkaupunkiseudulle kohdistuneista raskaan raideliikenteen investoinneista on tullut Helsinkiin. Investoinnit ovat pääosin kohdistuneet Vantaalle (kehärata) ja Espooseen (länsimetron). *(Helsinki)*
- Raitiotiehankkeet ovat keskeisessä roolissa myös koko pääkaupunkiseudun maankäytön kehittämisessä, kestävän liikkumisen edistämässä ja alueiden saavutettavuuden parantamisessa. Helsingin pikaraitiotiehankkeet ovat osa seudullista raideliikennejärjestelmää, joten valtion osallistuminen hankkeiden suunnittelu- ja toteutuskustannuksiin on tärkeää. *(Helsinki)*
- Jos kaupunkiseutujen tienkäyttömaksuille luodaan lainsäädännölliset edellytykset ja maksuja otetaan käyttöön, on Helsingin seudun maksutulojen kohdennuttava lisäresurssina seudun liikennejärjestelmän kehittämiseen eivätkä ne saa syrjäyttää valtion rahoitusta. *(Helsinki)*

- MAL-suunnitelman edetessä MAL-sopimusvaiheeseen olisi tarpeen etsiä uusia tapoja rahoittaa kaupunkien ja kuntien päästövähennystavoitteiden toteutumista. Erityisesti puurakentamisella ja kestäväällä korjausrakentamisella saavutettaville alueellisille päästövähennyksille voisi MAL-sopimuksessa asettaa tavoitteet ja niiden saavuttamista tukevat rahoitusmallit. (HSY)
- Vantaa on valmis sitoutumaan tämän MAL-suunnitelman pohjalta laadittavaan MAL-sopimukseen 2020-luvun keskeisten toimenpiteiden osalta. Nykyinen neljän vuoden sopimusaika on liian lyhyt. Vantaa voi vastata sitoumuksistaan yli valtuustokausien. MAL 2019 suunnitelman useimmat hankkeet vaativat osapuolilta vuosien valmistelun maankäytön ja infrastruktuurin suunnittelussa. Maankäytön ratkaisut edellyttävät luotettavan sopimuksen niitä tukevista valtion infra-investoinneista. Siksi laadittavan MAL-sopimuksen sitovuus tulee pidentää kattamaan koko 2020-luku. (Vantaa)
- MAL-suunnittelua seuraavan valtion kanssa tehtävän sopimuksen keskeinen kannuste koostuu valtion osallistumisesta seudun tarpeellisten liikenneinvestointien toteuttamiseen. Nämä valtion investoinnit ovat siksikin perusteltuja, koska seudun kunnat huolehtivat käytännössä yksin joukkoliikenteen rahoituksesta. Yli kolmensadan miljoonan euron vuotuiset joukkoliikenteen kuntaosuudet vähentävät omalta osaltaan uusinvestointien tarvetta, mutta takaavat ennen kaikkia sujuvan liikenteen ja askeleet kohti vähäpäästöistä liikennettä. (Vantaa)
- Valtion vähenevä investointitaso maamme ainoa metropolialueen liikenneverkoston välttämättömiin investointeihin ei ole hyväksyttävää. Liikenneinvestointien uudet rahoituskeinot eivät anna oikeutta valtion vastuun vähentämiseen, ei etenkään kuntien rahoituksen kustannuksella. Valtion tulee yhä kantaa vastuunsa raideliikenneverkoston ja pääväylien investoinneista. Pääkaupunkiseudun ratikkahankkeet ovat myös valtion kannalta seudun parhaimpia avustuskohhteita. Tulevalla sopimuskaudella tulee myös hyödyntää yhteisesti EU:n Ten-T rahoituslähteet. (Vantaa)

Valtionhallinto

- Suunnitelma ei näytä toteuttamiskelpoiselta, jos samaan aikaan suunnitelman hyväksymisen kanssa ei saada tienkäyttömaksujen käyttöönotosta nykyistä selkeämpää sitoumusta eri osapuolilta. Suunnitelman hyväksyvät kunnat, joilla ei ole päätösvaltaa tienkäyttömaksuihin tai ajoneuvokannan uusiutumiseen ja polttoaineiden kehitykseen liittyen. Mikäli tienkäyttömaksujärjestelmään tai edes sen edellyttämään lakivalmistelun aloittamiseen ei MAL 2020-2023 sopimuksessa tai seuraavan hallituksen hallitusohjelmassa sitouduta, on selvää, että MAL 2019 suunnitelmaa pitää tarkistaa. Ilman tienkäyttömaksuja tieliikenteen sujuvuusongelmat ja mitä ilmeisemmin myös CO₂ päästöt ovat moninkertaiset verrattuna tilanteeseen, jossa tienkäyttömaksut olisivat käytössä. (Uudenmaan ELY-keskus)
- Vaikka MAL -suunnitelma ei ole juridisesti velvoittava, ohjaa suunnitelma usein käytännössä maankäytön määrällisiä tavoitteita ja kehittämistoimenpiteiden ajoitusta. Suunnitelman toimeenpano edellyttää mm. kaavoituksesta ja liikennejärjestelmän ylläpidosta ja kehittämisestä sekä lainsäädännön kehittämisestä vastaavien viranomaisten ja poliittisen päätöksenteon sitoutumista suunnitelmaan. (Uudenmaan ELY-keskus)
- Suuri merkitys tulee olemaan sillä, miten liikennejärjestelmän rahoitus saadaan sille tasolle, mitä suunnitelmassa esitetyt maankäytön ja asuntotuotannon kasvutavoitteet sekä ilmastotavoitteet edellyttävät. Suunnitelma perustuu suurelta osin tienkäyttömaksuihin ja niiden avulla tehtävään liikennejärjestelmän kehittämiseen. Jatkosuunnittelussa saattaa tulla eteen tilanne, joka edellyttää suunnitelman ja myös sen lähtökohtien tarkistamista, jos suunnitelmassa esitettyä rahoitustasoa ei saavuteta, esim. tienkäyttömaksujen tuottojen avulla. Tienkäyttömaksut vaativat laajaa hyväksyntää ja ne ovat kilpailukyvyyn ja elinkeinoelämän kannalta hyvin pulmallisia, mikäli kohdistuvat vain yhdelle kaupunkiseudulle. (Uudenmaan ELY-keskus)
- Valtion rahoitus liikennejärjestelmän kehittämiseen Uudenmaan ELYn: alueella ja Suomen nopeimmin kasvavalla Helsingin seudulla, on jo pitkään ollut riittämätön. Käytännössä kaikki käytettävissä oleva ELY:n perustienpidon rahoitus menee tieverkon ylläpitoon ja kunnossapitoon. Investointeihin ei ELY:n vuoden 2019 toiminta- ja taloussuunnitelmassa ole voitu osoittaa lainkaan rahoitusta. Suunnitelman perusteella tehtävä MAL sopimus 2020-2023 ja tulevat valtion talousarviot tulevat määrittelemään sen, miten ELY-keskus pystyy omalta osaltaan edistämään MAL suunnitelmassa esitettyjen isojen ja pientenkin hankkeiden suunnittelua ja toteutusta sekä kehittämään joukkoliikennejärjestelmää. (Uudenmaan ELY-keskus)
- Suunnitelmassa on kuvattu toteutunutta liikennejärjestelmän rahoitusta 2000-luvulla. Väylävirasto muistuttaa, että jatkossa valtion rahoituspäätökset perustuvat valtakunnalliseen

liikennejärjestelmäsuunnitelmaan. Vuonna 2019 käynnistyy ensimmäinen valtakunnallinen 12- vuotinen liikennejärjestelmäsuunnittelu. Ensimmäinen suunnitelma vuosille 2020-2031 valmistellaan tulevan hallituskauden alkupuolella niin, että suunnitelmasta voidaan päättää kevään 2020 aikana. (*Väylävirasto*)

- Liikennehankkeiden toteuttamisen aikataulut, järjestys ja kustannusjako ovat asioita, jotka ratkaistaan tulevilla MAL-sopimuksissa. (*Ympäristöministeriö*)
- Neuvottelut Helsingin seudun MAL -sopimukseksi vuosille 2020-23 on käynnistetty joulukuussa 2018. MAL 2019 -suunnitelma muodostaa hyvän pohjan sopimusvalmistelulle. Sopimuksessa tullaan määrittelemään tarkemmin myös valtion vastuulla olevien toimenpiteiden sisältöä ja aikataulutusta. Kustannuksiltaan merkittävät ja lainsäädäntömuutoksia edellyttävät toimenpiteet voivat myös edellyttää hallitusohjelmatasoista linjausta. (*Ympäristöministeriö*)
- Liikenne- ja viestintäministeriö pitää Helsingin seudulla tehtyä työtä hyvänä pohjana tulevilla hallituskaudella valmisteltavalle valtakunnalliselle liikennejärjestelmäsuunnitelmalle. Helsingin seudun ja Uudenmaan alueen liikenteellä on merkitystä valtakunnallisesti, joten näiden suunnitteluprosessien yhteensovittaminen on olennaisen tärkeää. Lisäksi on syytä huomioida, että uudet rahoitusmallit saattavat vaikuttaa hankkeiden toteuttamiseen perinteisen valtion ja kuntien talousarvio- ja rahoituksen käyttöön verrattuna. Liikennehankkeiden yhteensovittaminen valtion liikennehallinnon kanssa on olennaista. (Liikenne- ja viestintäministeriö)
- Valtiovarainministeriön mukaan suunnitelmaluonnoksen rahoitusosiossa on hyvin huomioitu julkisen talouden haasteet pitkällä aikavälillä, eikä siten voida olettaa liikenteenkään rahoituksen merkittävää kasvua tulevilla sopimuskaudella. Ministeriön mukaan suuret infrahankkeet edellyttävät selvästi tiiviimpää ja korkeampaa rakentamista keskeisten joukkoliikenneasemien läheisyyteen. Julkisen talouden kestävyysvajeen kannalta on välttämätöntä priorisoida nyt ehdotetut uudet investointihankkeet, sillä niitä jouduttaneen toteuttamaan toivottua hitaammalla aikataululla. (*Valtiovarainministeriö*)
-

Järjestöt ja muut vastaavat tahot

- On selvää, ettei nykyinen valtion budjettirahoitusjärjestelmä riitä eikä se ole toimiva työkalu turvaamaan liikenneverkon ylläpitoa ja kehittämistä. Liikenteen rahoitusjärjestelmä on välttämättä uudistettava, mutta samalla on huolehdittava siitä, ettei liikenteen kokonaisverorasitus nouse. Yksityisrahoituksen käyttö liikenneinvestointeihin tulee mahdollistavaa. Mikäli liikennejärjestelmän käyttäjiltä kerätään maksuja, tulee ne käyttää maksutulojen suhteessa siihen liikennejärjestelmään, josta ne on kerätty. (*Helsingin seudun kaupunkitammari*)
- Suunnitelmaluonnoksen mukaan joukkoliikenteen kustannukset sen tuottajille tai käyttäjille eivät nouse, koska autoilijat maksavat tiemaksuilla lisälaskun. Näkökulma on jälleen outo. Valtaosa kotitalouksista käyttää sekä autoa että joukkoliikennettä. Näin ollen tällaisten kotitalouksien liikkumisesta aiheutuvat kustannukset kasvavat. Viime kädessä kuntalaiset ja veronmaksajat kuittaavat laskun. (*Autoliitto, Autoliiton Helsingin seudun osasto*)
- Kun yksityisautoilulla on suuri rahoituksellinen rooli MAL-suunnitelmassa, olisi syytä näyttää edes joitain laskelmia liikennemääristä ja niiden muutoksesta, edes samaan tapaan suppeasti kuten asuntotuotantotavoitteita. (Liikennesuunnittelun seura)

Kuntasektori

- Arviointi on tukenut osaltaan suunnittelutyötä, eri osatekijöiden välistä vuorovaikutusta ja myös päätöksentekoa. MAL 2019 -suunnitelmaluonnoksen vaikutusten arviointi on toteutettu suunnitelman valmistelun rinnalla ja arviointityö on edennyt vaiheittain. Ratkaisua voidaan pitää onnistuneena, sillä arviointityö on tuottanut tärkeää vaikutustietoa valmistelutyöhön ja tukenut osaltaan suunnittelutyön suuntaamista. (*KUUMA-liikelaitos, Nurmijärvi, Kerava, Järvenpää, Pornainen*)
- MAL-suunnitelmaluonnoksen vaikutusten arviointi on toteutettu huolellisesti ja kattavasti, minkä lisäksi siihen on liittynyt laajasti vuorovaikutusta. Raportointi on niin ikään esitetty selkeästi. (*Kauniainen*)
- Vaikutusten arviointi on periaatteessa yleisesti kattava. Arvioinnissa on tuotu esiin huolta siitä, etteivät mm. suunnitellut CO₂- päästövähennystoimenpiteet ole käytännössä riittäviä tai niistä ei saada tavoiteltuja vaikutuksia riittävän nopeasti. Mm. ajoneuvokannan uudistumisnopeudesta esitetty tavoite kansallisessa energia- ja ilmastostrategiassa on herättänyt myös epäilyä. (*Tuusula*)
- Vaikutusten arviointi on tehty vaiheittain ja suunnitelmaa on tarkistettu vaikutusten arvioinnin perusteella. Tämä on tukenut suunnittelutyötä. (*Hyvinkää*)
- Vaikutusten arviointia on tehty monipuolisesti. On erittäin hyvä, että vaikutusten arviointia jatketaan selvittämällä mm. tiemaksujen vaikutuksia kuntien vetovoimaisuuteen. Järvenpää toteaa, että laadittua vaikutusten arviointia tulee täydentää vielä siten, että suunnitelmaan on lisättävä perusteltu arvio toimenpiteiden vaikutuksista ilmastoon. Lisäksi taloudellisten vaikutusten osalta suunnitelmaan on lisättävä perusteltu arvio toimenpiteiden taloudellisista ja toiminnallisista vaikutuksista alueen kotitalouksiin. (*Järvenpää*)
- Arviointikehikko muodostaa kattavan paketin, jonka kautta suunnitelman vaikuttavuutta ja vaikutuksia on arvioitu. (*Helsinki*)
- Olisi tärkeää, että seudun maankäyttöön liittyvien hankkeiden arviointiin olisi käytettävissä myös pidemmälle tulevaisuuteen sovitettu malli liikennejärjestelmiseen ja maankäyttöineen. Helsinki esittää, että MAL-työssä tuotetaan liikenne-ennustemallilla tehtävien tarkastelujen pohjaksi maankäyttöprojektit myös pidemmälle tulevaisuuteen, näissä huomioitaisiin nykyisen asuntotuotantoennusteen ohella myös jo nyt suunnittelussa olevia alueita (esim. vuosille 2040 tai 2050) ja lisäksi niihin sopiva liikenneverkko. (*Helsinki*)
- Vuoden 2050 visio liikennehankkeista tarvitaan, jotta Helsingin seudun kunnat voivat laatia liikenne-ennusteita. HSL:n tulee ylläpitää pitkän aikavälin liikennejärjestelmävisiota Helsingin seudun kuntien suunnittelutarpeita varten. (*Espoo*)
- Vaikutusten arviointiselostusluonnoksessa esitetty isojen hankkeiden lipunhintavaikutusten arviointi on oikea askel seudullisten hankkeiden keskinäisen vertailun kehittämisessä sekä suunnittelu- ja toteutusajakautultaan useita vuosia kestävien hankkeiden vaikutusten arvioinnissa. Työtä tulee jatkaa ja arvioita päivittää suunnittelutiedon lisääntyessä. (*Helsinki*)
- Uudenmaan liitto kiittää uudenlaista prosessia vaikutusten arvioimiseksi: vaikutusten arviointi on ollut kiinteä ja vaikuttava osa suunnitelman laadintaa ja sen avulla on saatu vietyä suunnitelmaa järjestelmällisesti kohti tavoitteita. Tavoitteiden saavuttamista kuvaavat mittarit ovat konkreettisia ja selkeitä. (*Uudenmaan liitto*)
- Suunnitelmaluonnokseen liittyvä arviointiselostus osoittaa hyvin luonnoksen kärkekeinoja tarkentavien toimenpiteiden päästövähennysvaikutukset. (HSY)
- On hyvä, että tieliikenteen paikallishaitoille altistuminen on sisällytetty arvioinnin tukimittareihin. Kohdentamistarkasteluissa mittareista tuotetaan karttoja, jotka kuvaavat vaikutusten kohdistumista Helsingin seudulla. Tämä karttapohjainen tarkastelu on erityisen tärkeää ilmanlaatua heikentävien päästöjen ja liikennemelun terveysvaikutusten arvioimiseksi, koska pelkkä koko alueen päästömuutosten tarkastelu ei kerro, miten altistuminen liikenteen haitoille muuttuu ja muutokset kohdentuvat paikallisesti. (HSY)
- HSY:n päästölaskenta muodostaa luotettavan pohjan MAL 2019 -suunnitelman päästötavoitteiden seurannalle, ja HSY on valmis hoitamaan tätä seurantatehtävää. (HSY)
- HSY on valmis osallistumaan MAL-suunnitelman seurannan kehittämiseen päästövähennystavoitteet ja asumisen laadulliset tavoitteet huomioivaksi. (HSY)
- Espoo esittää kannanottonaan, että vaikutusten arviointiselostuksessa on jätetty kuvaamatta miten eri suunnitelmaversioiden vaikutusarviot ovat vaikuttaneet seuraaviin suunnitelmaversioihin. Myöskään vaikutusten arvioinnissa tunnistettujen arviointitulosten huomioita jättämistä ei ole perusteltu. (Espoo)

- Suunnitelmaluonnos ei huomioi tulevaa HSL-alueen vyöhykeuudistusta eikä sen vaikutuksia matkustuskäyttäytymiseen. On odotettavissa, että vyöhykeuudistus lisää sekä julkisen liikenteen että polkupyöräilyn määrää nykyisestä. Tämä puolestaan vähentää kasvihuonekaasupäästöjen määrää nykyisestä. (Siuntio)
- Kasvihuonekaasupäästöjen kehitys tulee olla jatkossa keskeinen seurannan kohde, koska se indikoi monien suunnitelmaluonnoksessa esitettyjen toimenpiteiden vaikutuksia. Tästä syystä on kannatettavaa, että kaikkiin seudun maankäyttö- ja liikennehankkeisiin liitettäisiin esityksen mukaisesti systemaattinen päästötarkastelu. (Siuntio)

Valtionhallinto

- MAL-suunnitelmasta puuttuvat maankäytön, asumisen ja liikenteen vaihtoehtotarkastelut. Vaikutusten arviointi on sinänsä ollut monipuolista ja vienyt suunnitelmaa koko ajan tavoitteita paremmin toteuttavaan suuntaan. Peruskysymykseksi kuitenkin jää se, miltä osin suunnitelma olisi toteuttamiskelpoinen ilman tienkäyttömaksuja. Suunnitelmassa on esitetty, miten liikennejärjestelmää pitää kehittää ottamalla lähtökohdaksi kuntien asettamat väestön ja työpaikkojen kasvutavoitteet. Jatkossa voi tulla tilanne, että tarvitaan myös suunnitelma siitä, missä vaiheessa, miten paljon ja minne sijoittuvaa kasvua liikennejärjestelmä voi ottaa vastaan, etenkin jos liikennejärjestelmän ylläpidon ja kehittämisen rahoitus ei merkittävästi kasvaisi nykytasosta. (Uudenmaan ELY-keskus)
- Kokonaisuudessaan vaikutusten arviointi on hyvä. Siinä on tuotettu selkeää määrällistä vaikutustietoa ja kehitetty hyvin eri ilmiöitä kuvaavia mittareita. Taloudellisten vaikutusten arviointi on myös aivan uudella tasolla. Työ on kehittynyt paljon suhteessa aiempiin suunnitelmiin. (Väylävirasto)
- Arvioitava kokonaisuus on laajuudessaan haastava raportoinnin kannalta. Kannattaa harkita pitäisikö vaikutusten arvioinnista laatia erillinen työraportti. Ainakin HK-laskenta olisi hyvä raportoida läpinäkyvästi niin, että laskelmasta syvemmin kiinnostuneet saisivat mahdollisuuden tarkemmin tutustua siihen ja sen eri osatekijöihin. (Väylävirasto)
- Valittu mittaristo apumittareineen on hyvä ja kattava. Arvioinnissa olisi kuitenkin syytä tuoda esille mittareiden päällekkäisyyksiä, koska samat hyödyt voivat nyt olla useamman mittarin tuloksen takana. Selkein esimerkki tästä on yhteiskuntataloudellisen tehokkuuden mittarin suhde CO₂-päästöihin ja työvoiman saavutettavuuden mittareihin. Mittareiden päällekkäisyyksiä ei koskaan voi näin laajoissa arvioinneissa välttää, mutta niitä on hyvä tuoda esille. (Väylävirasto)
- MAL-suunnitelman tueksi laadittu liikennemalli (Helmet 3) ja siihen sisältyvät oletukset maankäytön, liikennejärjestelmän ja muiden taustamuuttujien kehityksestä tulevat jatkossa olemaan monen seudun maankäytön ja liikennejärjestelmän suunnittelutyön taustalla. Mallin ja sen oletusten tulee olla läpinäkyviä ja suunnittelutöissä on tehtävä tarvittaessa myös herkkyyksianalyyssejä. Etenkin tienkäyttömaksut, joukkoliikennelipun hinnan alennukset ja pysäköinti ovat vahvoja ohjauskeinoja, joilla on vaikutusta liikenneverkon toimivuuteen, mutta joiden toteutumisen epävarmuus ja vaikutukset on syytä tunnistaa. MAL liikenneverkon määrittely vuodelle 2050 on myös jatkossa tarpeen pitkän aikavälin maankäytön ja liikennejärjestelmän suunnittelun tueksi. (Uudenmaan ELY-keskus)
- Arviointiselostusluonnos on laadittu huolellisesti ja siitä saa hyvän käsityksen niin suunnitelman lähtökohdista, tavoitteista, sisällöstä ja toteutustavasta kuin myös vaikutusten arvioinnin toteutuksesta, menetelmistä, siihen osallistuneista eri tahoista ja tehdyistä lukuisista selvityksistä. Myös suunnitelmaan ja vaikutusten arviointiin liittynyt monipuolinen vuorovaikutus ja sen huomioon ottaminen on kuvattu selostuksessa hyvin. Selostusta täydentää laaja liiteaineisto, jossa MAL 2019 -suunnitelman vaikutuksia on kuvattu yksityiskohtaisemmin. (Uudenmaan ELY-keskus)
- MAL 2019 -työn merkittävänä ansiona on käytetyn arviointi- ja suunnittelumenetelmän muodostama kokonaisuus. Suunnitelmaversiot ovat kehittyneet vaikutusten arvioinnin myötä, ja työhön on vuorovaikutusmenettelyjen kautta saatu laaja asiantuntemus. (Uudenmaan ELY-keskus)
- On hyvä, että MAL 2019- suunnitelman vaikutuksia on arvioitu SOVA-lain tarkoittamia ympäristövaikutuksia laajemmin. Maankäytön, asumisen ja liikenteen optimoiminen mm. talouden, toimivuuden ja vetovoimaisuuden näkökulmista on omiaan vähentämään suunnitelman kokonaisympäristövaikutuksia. On myös hienoa, että suunnitelman kannalta merkityksellisin ympäristöongelma eli ilmastomuutos on noteerattu vahvasti ottamalla liikenteen kasvihuonekaasujen päästövähennys suunnitelman velvoittavaksi tavoitteeksi. (Uudenmaan ELY-keskus)
- Ympäristövaikutusten arvioinnista ei arviointiselostuksen perusteella muodostu selkeää kokonaiskuvaa. Arviointiselostuksessa on puutteita niin ympäristön nykytilan kuvauksessa, suunnitelmaa koskevien merkityksellisten ympäristönsuojelutavoitteiden kuvauksessa, suunnitelman ympäristövaikutusten kuvauksessa, haitallisten vaikutusten ehkäisyssä kuin suunnitelman seurannan kuvauksessakin.

Arviointiselostusta tulee täydentää MAL 2019 -arviointikehikossa tunnistettujen keskeisten ympäristönäkökulmien osalta. Täydentämisen apuna voidaan käyttää arviointiselostuksen liiteaineistossa esitettyjä eri ympäristönäkökulmia koskevia yksityiskohtaisempia tietoja. *(Uudenmaan ELY-keskus)*

- Ympäristön nykytilaa on kuvattu seudun väestönkehityksen, elinkeinojen, liikkumisen, liikenteen, asuntotuotannon ja yhdyskuntarakenteen näkökulmista. Nykytilakuvasta tulee täydentää MAL 2019 -arviointikehikossa esitetyillä muilla SOVA-asetuksen 4 §:n mukaisilla teemoilla, esim. luonnon monimuotoisuus, vesi ja ilma. *(Uudenmaan ELY-keskus)*
- Vaikutukset on arvioitu MAL 2019 -suunnittelualueelta. Vaikutusten arviointiin on tarpeen täydentää suunnitelman keskeiset vaikutukset sen koko vaikutusalueelta, etenkin Helsingin seudun työssäkäyntialueen osalta, joka ulottuu suunnittelualueen ulkopuolelle. *(Uudenmaan ELY-keskus)*
- Uudenmaan ELY-keskus toistaa ohjelmavaiheen lausunnossa esittämänsä: "Ympäristöselostuksessa on tarpeen kuvata MAL 2019 - suunnittelun oikeusvaikutukset ja suhde maankäyttö- ja rakennuslain mukaiseen suunnittelujärjestelmään ja kaavoihin, sekä tunnistaa MAL -työn rooli Helsingin seudun suunnittelussa". Nyt asiaa on käsitelty pintapuolisesti, mutta eri suunnitelmien suhde toisiinsa ei aineistosta käy ilmi. *(Uudenmaan ELY-keskus)*
- SOVA-asetuksen 4 §:n mukaan ympäristöselostuksessa tulee kuvata kansainvälisesti, Euroopan unionissa tai kansallisesti vahvistetut suunnitelman tai ohjelman kannalta merkitykselliset ympäristösuojelutavoitteet ja tapa, jolla mainitut tavoitteet ja ympäristönäkökohdat on otettu valmistelussa huomioon. *(Uudenmaan ELY-keskus)*
- Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että on hyvä, että ilmastomuutoksen hillintään liittyvät ympäristösuojelutavoitteet on otettu suunnittelussa vahvasti huomioon. Ympäristöselostus on kuitenkin puutteellinen muiden merkittävien ympäristösuojelutavoitteiden kuvauksen osalta, ja nämä tulee tunnistaa ja nostaa liiteaineistosta selostukseen (esim. vesien- ja merenhoitoa koskevat tavoitteet). *(Uudenmaan ELY-keskus)*
- MAL 2019 -suunnitelman ympäristövaikutukset on kuvattu teemakohtaisesti arviointiselostuksen liiteaineistossa (tukimittarit). Tarkastelu kattaa kaikki SOVA-asetuksen 4 §:ssä mainitut teemat. Arviointiselostuksessa on avattu suunnitelman merkittävimpiä ympäristövaikutuksia MAL 2019 -tavoitteiden alla (luku 6). Ympäristövaikutusten kokonaisuudesta on kuitenkin vaikea saada käsitystä. *(Uudenmaan ELY-keskus)*
- Ympäristöongelmista ilmastomuutos on tunnistettu suunnittelussa ja vaikutusten arvioinnissa merkittäväksi ongelmaksi, ja liikenteen päästövähennysten suunnitteluun ja arvioimiseen on paneuduttu esimerkillisen huolellisesti läpi koko prosessin. Tämä on ollut hyvä. Lisäksi ilmastovaikutuksia olisi voitu tarkastella liikennettä laajemminkin ottaen huomioon MAL 2019 -suunnittelun laajuus. *(Uudenmaan ELY-keskus)*
- Ilmastovaikutuksiin nähden muiden ympäristönäkökulmien huomioon ottaminen ja arvioiminen on tehty pintapuolisemmin. Etenkin luontoon ja vesistöihin liittyvä arviointi vaikuttaa jääneen varsin kevyeksi tarkasteluksi perusaineistojen pohjalta. *(Uudenmaan ELY-keskus)*
- On kuitenkin hyvä, että arvioinnissa on pystytty osoittamaan ympäristöteemojen osalta alueita, joihin tulee erityisesti kiinnittää huomiota jatkosuunnittelussa. Sillä tarkoitettaneen esimerkiksi kuntien kaavoitusta. Arvioinnista ei käy ilmi, miten tiedon näistä alueista on tarkoitus välittyä kuntien kaavoitukseen tai muuhun viranomaistoimintaan, esim. tiesuunnitteluun tai joukkoliikenneviranomaisen tehtäviin. Olisiko tällaisia kohteita tarkoituksenmukaista nostaa jopa suunnitelmakartalle? Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että arviointiselostukselle olisi eduksi, että suunnitelman ympäristövaikutuksista esitettäisiin selostuksessa yhteenveto, josta kävisi kootusti ilmi positiiviset ja negatiiviset vaikutukset, pysyvät ja tilapäiset vaikutukset, sekä eri teemojen yhteisvaikutukset. Tyypillisesti tällaisia yhteenvetoja on vaikutusten arvioinneissa esitetty synteesitaulukoina. Tämä voisi myös nostaa eri tavalla esiin suunnitelman positiivisia ympäristövaikutuksia, jotka eivät nyt nouse kokonaisuudesta esiin (esimerkiksi tienkäyttömaksujen vaikutus meluun, ilmanlaatuun jne.). *(Uudenmaan ELY-keskus)*
- Vaikutusten arvioinnissa ja MAL 2019 -suunnitelman kartoissa (MAL 2019 - Maankäytön ensisijaiset kehittämisvyöhykkeet) käytetään erilaisia termejä uuteen liikenneinvestointiin kytkeytyvistä maankäytön laajennusvyöhykkeistä. Arvioinnin mukaan kyse on *laajennusvyöhykkeistä* ja suunnitelmassa käytetään termiä *uuteen liikenneinvestointiin kytkeytyvä ensisijainen vyöhyke*. Aineistojen perusteella on riski, että eri vyöhykkeiden laajuuksista ja maankäytön mahdollisuuksista muodostetaan toisistaan eroavia tulkintoja. Sekä suunnitelmaan että arviointiselostukseen tulee tarkentaa vyöhykkeiden kuvausta yksiselitteiseksi. *(Uudenmaan ELY-keskus)*
- Arvioinnissa ei ole tarkasteltu suunnitelman suhdetta maankäyttö- ja rakennuslain mukaisiin kaavoihin, tai arvioitu suunnitelmasta johtuvia kaavoitustarpeita. Näiltä osin arviointia on hyvä tarkentaa. *(Uudenmaan ELY-keskus)*

- Arviointiselostuksen mukaan yhdyskuntarakenteen tiivistyminen aiheuttaa painetta luonto-alueille ja ekologisille yhteyksille sekä metsä- ja viheralueille etenkin tiivistettävillä alueilla. Samassa yhteydessä on kuitenkin todettu, että tiivistäminen ja keskittäminen tukevat vihverkon säilymistä. Arviointiselostukseen on syytä täsmentää mitä tällä tarkoitetaan, sillä perusteluja väittämälle ei löydy tukimittareista. *(Uudenmaan ELY-keskus)*
- Melusta todetaan arviointiselostuksen liiteaineistossa, että "luonnoksessa altistuvien osuus vertailuvaihtoehtoon v0 nähden laskee noin 7 % liikenteen hinnan muutosten joukkoliikenneinvestointien vähentäessä liikennesuoritetta ja tiehankkeiden siirtäessä liikennettä katuverkolta pääväylille. Altistumisen vähentymistä leikkaa asumisen tiivistäminen osin myös pääväylien tuntumaan." Samalla on kuitenkin tarpeen vahvemmin todeta, että vilkkaimmat väylät, kuten sisääntuloväylät, niiden lähialueet tai useamman vilkkaan liikenneväylän (tie, rata, katu) väliin jäävät alueet eivät ole sellaisia alueita, joilla yhdyskuntarakennetta tulisi tiivistää. Terveysriskien lisäksi näillä alueilla on vaikea huolehtia elinympäristön laadusta, ellei melutasoa saada riittävästi alennettua esimerkiksi liikennemääriä vähentämällä, autokannan muutoksilla tai alhaisemmilla nopeusrajoituksilla. *(Uudenmaan ELY-keskus)*
- Olemassa olevan rakennus- ja kulttuurihistoriallisesti arvokkaan rakennuskannan hyödyntäminen ja purkamisen välttäminen esimerkiksi täydennysrakentamisen yhteydessä, edistää kestäväää kehitystä sekä ympäristön huomioimista. Vanhan rakennuskannan energiatehokkuuden lisääminen on myös mahdollista tehdä rakennukseen sopivalla tavalla. Tämä on hyvä huomioida uusien liikennehankkeiden ja täydennysrakentamisen yhteydessä. Vaikutukset ja keinot MAL 2019 tavoitteiden ja niihin liittyvien toimenpiteiden sovittamiseen valtakunnallisesti ja maakunnallisesti merkittäviin kulttuuriympäristöihin ja maisema-alueisiin on tunnistettu asianmukaisesti. Tarkempi yhteensovittaminen tapahtuu maankäyttöä ohjaavan kaavoitusjärjestelmän kautta. *(Uudenmaan ELY-keskus)*
- Arviointiselostuksessa on käsitelty omana lukunaan haitallisten vaikutusten tunnistamista ja välttämistä. Haittoja ja niiden välttämistä on käsitelty MAL 2019 -kärkikeinojen näkökulmasta, ja myös tässä tarkastelussa korostuvat päästövähennykset, yhdyskuntarakenne, asuntotuotanto ja liikenne. SOVA-asetuksessa mainittuja ympäristölle aiheutuvia merkittäviä haitallisia vaikutuksia on myös tarpeen käsitellä kattavasti. Nyt esimerkiksi vesistö- ja luonnonmonimuotoisuusnäkökulmat on kuitattu kevyesti: "Luonnon monimuotoisuus voi heiketä, vesistöihin voi kohdistua liikaa paineita ja kulttuuriympäristöjä saatetaan menettää, ellei yhdyskuntarakennetta tiivistettäessä kiinnitetä riittävästi huomiota luontoon, vesistöihin ja kulttuuriympäristöön." Selostukseen on tarpeen avata tarkemmin mikä paineen aiheuttaa ja miten sen vaikutus voidaan minimoida. Samalla voi olla tarpeen pohtia kompensoivatko suunnitelman positiiviset ympäristövaikutukset riskejä. *(Uudenmaan ELY-keskus)*
- Riskienhallinta -kohdassa on hyvin tunnistettu suunnitelman toteutumisen kannalta merkittäviä tekijöitä, kuten se, että tiemaksujen käyttöönotto ei toteutuisi. Riskien merkittävyyttä olisi hyvä kuvata selostukseen tarkemmin ja arvioida myös sitä, ovatko jotkin tunnistetuista riskeistä kriittisiä koko suunnitelman hyväksyttävyyden ja ympäristövaikutusten näkökulmasta (esim. tiemaksujen toteutumisen merkitys melu- ja ilmanlaatu näkökulmista). *(Uudenmaan ELY-keskus)*
- SOVA-lain 12 §:n mukaan *suunnitelmasta tai ohjelmasta vastaavan viranomaisen on huolehdittava siitä, että ympäristöarvioinnin piiriin kuuluvien suunnitelmien ja ohjelmien toteuttamista ja siitä aiheutuvia merkittäviä ympäristövaikutuksia seurataan siten, että voidaan ryhtyä tarvittaessa toimenpiteisiin ympäristöhaittojen ehkäisemiseksi ja vähentämiseksi.* Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että arviointiselostukseen tulee kuvata suunnitellut toimenpiteet, jotka koskevat SOVA-lain 12 §:n mukaista seurantaa. *(Uudenmaan ELY-keskus)*
- Uudenmaan ELY-keskus on edellä esittänyt täydennyksiä MAL 2019 –työn arviointiselostukseen, jotta se täyttää SOVA-asetuksen 4 §:n mukaiset vaatimukset. Laaja ja huolellisesti laadittu arviointiaineisto antaa erinomaiset edellytykset arviointiselostuksen systemaattiseen täydentämiseen ympäristönäkökulmien osalta, jatkaen samalla suunnitelman aikaisempien vaiheiden erinomaista arviointiprosessia. *(Uudenmaan ELY-keskus)*
- Ympäristöministeriö pitää hyvänä ratkaisuna, että vaikutusten arvioinnissa on otettu huomioon SOVA-lain (200/2005) velvoitteet koko MAL -suunnitelman osalta, vaikka velvoite laatia ympäristöarviointi koskeekin SOVA-asetuksen (347/2005) mukaan vain liikennejärjestelmäsuunnitelmaa. Vaikutusten arviointi on ollut tiiviisti osa iteroituvaa suunnitteluprosessia, ja arviointiin on sisällynyt suunnitelmaa koskevien vaihtoehtojen arviointia. Arvioinnin tulokset ovat myös aidosti vaikuttaneet suunnitelmaluonnoksen muotoutumiseen. *(Ympäristöministeriö)*
- Ympäristöministeriö katsoo, että ympäristöselostuksena toimiva vaikutusten arviointiselostuksen luonnos täyttää tarpeellisessa määrin SOVA-asetuksen 4 §:n vaatimukset. Ympäristöministeriö haluaa myös muistuttaa tarpeesta ottaa huomioon SOVA-lain 11 §:n mukaisesti suunnitelman viimeistelyssä ja hyväksymisessä ympäristöselostus ja siitä annetut lausunnot ja mielipiteet, sekä se mitä kyseisessä pykälässä säädetään päätöksestä tiedottamisesta. *(Ympäristöministeriö)*

- Suunnitelmaluonnoksessa harkinnassa on, voitaisiinko kaikkiin seudun maankäyttö- ja liikennehankkeisiin kaikilla suunnittelutasoilla liittää systemaattinen päästötarkastelu. Tällöin saataisiin laajaa ja kattavaa tietoa liikenteen päästökehityksestä. Liikenne- ja viestintävirasto pitää tätä ajatusta kannatettavana, koska se tuottaa tietoa eri päästövähennystoimenpiteiden vaikuttavuudesta ja keskinäisistä riippuvuussuhteista. (Traficom)

Järjestöt ja muut vastaavat tahot

- Vaikutustenarviointiselostuksessa on todettu, että lentokonemelun osalta uusi asutus sijoittuu MAL-luonnoksessa vertailuvaihtoehtoa vähemmän lentomelualueille ja niiden lähistölle. Finavian mielestä MAL-luonnoksen ja vertailuvaihtoehdon asukasmäärien lisäämistä koskevat vertailukuvat sisältävät ristiriitaista informaatiota. (*Finavia*)
- Suunnitelman vaikutusten arviointi on toteutettu kattavasti ja arviointiohjelman mukaisesti. Se myös täyttää SOVA-lain vaatimukset. Tavoitteet ovat määritelty kattavasti, mutta niiden nimeäminen on hiukan epä johdonmukaista. Tästä esimerkkinä käy "elinvoimainen" -tavoite, mille määritellyt mittarit kuvaavat sinällään tärkeää taloudellista tehokkuutta, mutta eivät kuitenkaan suoraan yhdyskuntarakenteen elinvoimaisuutta. Taloudellisten vaikutusten arviointi on noussut ilmastotavoitteiden rinnalla keskiöön ja sitä tarkastellaan kattavasti eri näkökulmista. (*Yhdyskuntasuunnittelun seura*)
- Ansioksi voidaan nähdä monipuolinen arviointikehikko sekä tehokas HELMET liikenneennustemallijärjestelmän hyödyntäminen määrällisten mittareiden tuotannossa. Suunnitelman liikennejärjestelmäsuunnitelman päästövaikutuksiin päästä täten tehokkaasti kiinni päätavoitteeksi nostettuihin päästötavoitteiden arviointeihin. On luettava myös erityiseksi ansioksi määrällisten arvioiden kattavuuden, ottaen huomioon suunnitelman laajuus sekä tavoitteiden laaja-alaisuus. (*Yhdyskuntasuunnittelun seura*)
- Yhdyskuntasuunnittelun seura toivoo kuitenkin, että vaikutusten arvioinnin tietoa jaettaisiin kattavasti jo suunnittelun aikana, jolloin kansalaisilla olisi mahdollisuus saada tuoretta tietoa iteroituvasta prosessista. Tämä mahdollistaisi tehokkaamman vuoropuhelun kansalaisten sekä varsinaisen suunnitteluprosessin ulkopuolisten sidosryhmien kanssa. (*Yhdyskuntasuunnittelun seura*)
- Jostain syystä sähköauton päästöksi on vaikutusten arvioinnissa otettu epärealistinen 15 g/km. (*Autoliiton Helsingin seudun osasto*)
- Kaupungistuminen ja maahanmuutto tuonee Helsingin seudulle nuorta ja aktiivi-ikäistä väestöä. Samalla kuitenkin väestö keskimäärin ikääntyy voimakkaasti. Mahdollisesti haja-asutusalueiden heikenevät palvelut pakottavat erityisesti vanhuksia muuttamaan terveyspalvelujen perässä Helsingin seudulle. Jos ajatellaan esim. pyöräilyn lisääntyvän voimakkaasti, olisi syytä tarkastella todennäköisiä ikärakenteen muutoksia tarkasteluvälillä. Tiedossa on jo (Tilastokeskuksen väestöennusteen mukaan) ikäihmisten (yli 65-v.) määrän kaksinkertaistuminen ja nuorempien ikäluokkien väheneminen nykyisistä väestöryhmien määristä, mikä tulee tarkoittamaan erityisesti jollain tavalla liikuntarajoitteisten määrän selvää lisääntymistä, joka osaltaan tulee vaikuttamaan kulkumuotojakaumaan, mitä näkemyksemme mukaan ei ole huomioitu suunnitelmassa. (*Liikennesuunnittelun seura*)