

Valtion ja Helsingin seudun kuntien välinen maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) sopimus 2020-2031

737/10.00.00/2014, 544/00.02.00/2014

KV 21.09.2020 § 36

Lisätiedot:

maankäyttöpäällikkö Marko Lassila, puh. 050 382 9313  
etunimi.sukunimi@kauniainen.fi

Maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimus (jäljempänä MAL-sopimus) perustuu Helsingin seudun 14 kunnan ja valtion yhteiseen tahtotilaan seudun kehittämisestä. Sopimuksella vahvistetaan kuntien keskinäistä yhteistyötä ja suunnittelu yhteistyön jatkuvuutta, kumppanuutta seudun kuntien ja valtion välillä sekä osapuolien sitoutumista seudun kehittämiseksi tarvittaviin toimenpiteisiin. Hallitusohjelman mukaisesti MAL-sopimukset pidentyvät nyt aiempien neljävuotiskausien jälkeen 12-vuotisiksi. Tämä auttaa tekemään kauas katsovia suunnitelmia yhdyskuntarakenteen kehittämiseksi ja toteuttamaan suuria liikenneinvestointeja. Konkreettiset toimenpiteet koskevat ensimmäisiä neljää vuotta (2020–2023), minkä jälkeen sopimukset päivitetään.

Sopimusosapuolia edustava MAL-neuvotteluryhmä on saavuttanut neuvottelutuloksen 2.6.2020 valtion ja Helsingin seudun kuntien välisestä MAL-sopimuksesta vuosille 2020–2031. Sopimus tulee voimaan, kun seudun kunnat ja valtioneuvosto ovat hyväksyneet ne.

Neuvottelutulos on esityslistan **liitteenä 1**.

#### Sopimuksen tarkoitus ja tavoitteet

Sopimuksen lähtökohtana on Helsingin seudun maankäyttö, asuminen ja liikenne 2019 -suunnitelma (MAL 2019), joka on valmisteltu yhteistyössä Helsingin seudun kuntien, HSL:n sekä valtion ympäristö- ja liikennehallinnon toimijoiden kesken. Suunnitelma on hyväksytty vuoden 2019 aikana HSL:n hallituksessa, Helsingin seudun yhteistyökokouksessa (HSYK), KUUMA-johtokunnassa sekä useimmissa seudun kunnissa. Suunnitelma sisältää lakisääteisen Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman. MAL-2019 suunnitelmassa on sitova tavoite leikata seudun liikenteen päästöjä 50 %:lla vuoteen 2030 mennessä (vertailuvuosi 2005). Kauniaisten kaupunginhallitus hyväksyi suunnitelman 27.5.2019 (§ 105).

Tavoitteena on, että yhdyskuntarakenne ja liikennejärjestelmä muodostavat seudun kestävä kasvun, asukkaiden sujuvan ja turvallisen arjen sekä kestävien liikkumismuotojen kilpailukyvyyn mahdollistavan kokonaisuuden. Tavoitteena on myös torjua segregatiota ja asunnottomuutta sekä edistää asuinalueiden monimuotoisuutta ja alueiden asuntokannan monipuolisuutta. Asumisen, työpaikkojen ja palvelujen sijoittumista ohjataan kaavoituksella siten, että liikkumiseen liittyvät valinnat voivat olla kestäviä.

Tavoitetilaan on kirjattu, että vuonna 2030 MAL 2019 -suunnitelman mukai-

sille kestävän liikkumisen vyöhykkeille sijoittuu vähintään 85 % seudun väestöstä (2018 tilanteessa 72 %). Niin ikään seudullisen liikennejärjestelmän kehittämisinvestointeja ohjataan tukemaan kansainvälisten ja kansallisten ilmastotavoitteiden saavuttamista siten, että kestävien kulkutapojen osuus matkoista Helsingin seudulla on vähintään 65 prosenttia (2018 tilanteessa 57 %). Joukkoliikennettä matkaketjuineen kehitetään turvalliseksi, kestäväksi ja käyttäjälähtöiseksi.

Tavoitteena on myös, että Helsingin seudun yhdyskuntarakenne, asuntotarjonta ja liikennejärjestelmä mahdollistavat työnantajille riittävän työvoiman saatavuuden ja hyvän toimintaympäristön tehden seudusta kansainvälisesti houkuttelevan. Liikennejärjestelmän kehittämisessä otetaan huomioon seudun ulkoisten yhteyksien toimivuus niin kansainvälisesti kuin Suomen sisälläkin.

### Keskeiset toimenpiteet

Asuinkerrostalotonttien kaavavarannon riittävyys varmistetaan asuntomarkkinoiden toimivuuden kehittämiseksi. Maankäyttöä kehitetään erityisesti raideliikenteeseen ja muihin joukkoliikenteen runkolinjoihin sekä niiden asemiin ja solmukohtiin tukeutuvilla vyöhykkeillä. Seudun kunnat sitoutuvat kaavoittamaan sopimuskaudella asumiseen tarkoitettua rakennusoikeutta yhteensä 6 miljoonaa kerrosneliometriä. Seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteistä seudullista suunnittelua jatketaan ja sen resurssit turvataan.

Liikenteen päästöjen vähentämiseksi tehdään toimia, jotka vähentävät liikennesuoritteita ja edesauttavat siten siirtymistä nykyistä kestävämpiin liikumistapoihin. Panostuksilla kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuuriin ja olosuhteisiin kasvatetaan näiden kulkutapojen osuutta, jotta henkilöauton käytön houkuttelevuus vastaavasti heikkenisi. Seudun tie- ja katuverkkoa kehitetään ensisijaisesti joukkoliikenteen ja logistiikan tarpeet huomioiden. Elinkeinoelämän ja työssäkäynnin kannalta merkittäviä yhteyksiä kehitetään matka-aikojen lyhentämiseksi etenkin niiden kaupunkien väleillä, joilla on merkittävää pendelöintiä tai muuta matkustamista.

Seudun liikennejärjestelmäsuunnittelussa ja kuntien liikennesuunnittelussa huomioidaan ja hyödynnetään liikennepalveluiden, tekniikan ja tiedon kehityminen. Vähähiilisen ja turvallisen liikennejärjestelmän ohella liikennemellulle altistumista vähennetään kasvattamalla kestävien kulkumuotojen osuutta ja toteuttamalla meluntorjuntaa erityisesti tiivistyvän maankäytön edellyttämissä kohteissa. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelussa ja toimeenpanossa huomioidaan Helsingin seudun saavutettavuus ja kestävän liikenteen tarpeet 12 vuoden aikajänteellä.

Osapuolten tavoitteena on toteuttaa koko seudulle vuoteen 2030 mennessä yhteensä 200 000 uutta asuntoa, joista 90 % sijoittuu ensisijaisesti kehitettävälle vyöhykkeille. Kartta maankäytön ensisijaisista vyöhykkeistä MAL 2019 -suunnitelman mukaisesti on **liitteenä 2**. Asuntojen tulee olla monipuolisia koko- ja hallintamuodoiltaan. Pääkaupunkiseudulla valtion tuke- man korkotukituotannon osuus on yhteensä 30 prosenttia seudun asuntotuotantotavoitteesta. Lisäksi PKS-kuntien tulee huolehtia tontinluovutuksessaan tai maankäyttösopimuksissaan siitä, että asuntotuotannosta 20 pro-

senttia on valtion tukemaa tavallista 40-vuotista korkotukivuokra-asunto-  
tuotantoa ja erityisryhmien vuokra-asuntotuotantoa. Ensimmäisellä kaudel-  
la, 2020–2023, tulee valmistua 16 500 uutta asuntoa vuodessa.

Valtion ehtona tähän sopimukseen sitoutumiselle ja siihen sisältyvien rahoitus-  
toimenpiteiden toteuttamiselle on, että kunnat ovat omalta osaltaan to-  
teuttaneet sopimukseen sisältyvät ja kuntien toimivallassa olevat toimenpi-  
teet. Kuntien sitoutuminen sopimukseen edellyttää vastaavasti, että valtio  
on toteuttanut sopimuksessa sovitut toimenpiteet. Asuntotuotannon, asun-  
tokaavoituksen sekä kohtuuhintaisen asuntotuotannon ja 40-vuotisen kor-  
kotukiasuntotuotannon kuntakohtaiset tavoitteet sopimuskaudella  
2020–2023 on esitetty **liitteessä 3**. Kauniaisissa tämä tarkoittaa keskimää-  
rin 80 asuntoa vuodessa, joista kohtuuhintaisen asumisen osuus on 24  
asuntoa ja 14 asuntoa 40-vuotisen korkotuen ja/tai erityisryhmien piiriin  
kuuluvia. Asuinkaavoitustavoite kaudelle on 29 095 k-m<sup>2</sup>.

Sopimuksen toteutumista seuraa sopijaosapuolten edustajien vuosittain  
kokoontuva seurantakokous, jonka valmistelusta vastaa MAL-sopimussihteeristö.  
Seuranta-aineiston kokoamisesta vastaa sopijaosapuolista ja seu-  
rutiedon tuottajista muodostettu työryhmä. Seuranta-aineiston ylläpidosta ja  
koordinoinnista vastaa Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä  
(HSY), joka kokoaa muilta sopijaosapuolilta tarvittavat seurantatiedot  
MAL-sopimussihteeristön ohjauksessa.

#### Edellinen MAL-sopimus 2016–2019

MAL-sopimus 2016–2019:ssä Kauniaisille oli asetettu sopimuskauden  
asuntotuotantotavoitteeksi yhteensä 288 asuntoa, josta ARA-asuntojen  
osuus oli 20 % eli 58 asuntoa. Lisäksi tavoitteen toteuttaminen edellytti  
asemakaavoitettua asuinrakennusoikeutta sopimuskaudella yhteensä n.  
33 000 k-m<sup>2</sup>. Edellisellä kaudella valmistui 295 asuntoa, mutta ei yhtään  
ARA-asuntoa. Kaavoitustavoitteesta toteutui vain 4 100 k-m<sup>2</sup>.

Helsingin seudun MAL-sopimuksen seurantakatsaus on **oheismateriaali-  
na**.

#### Sopimuksen vaikutukset Kauniaisten kaupungille

MAL-sopimuskauden pidentäminen 12-vuotiseksi mahdollistaa aiempaa  
pitkäjänteisemmän kehitystyön ja samalla mahdollistaa tavoitteiden tarkis-  
tamisen eduskuntavaalikausittain. Esitetyt tavoitteet ja toimenpiteet tukevat  
valtion ja kuntien tekemiä päätöksiä hiilidioksidipäästöjen merkittävästä vä-  
hentämisestä. Kaavaprosessit ovat monipolvisia ja etenevät epälineaari-  
sesti, jolloin pidennetty sopimuskausi tasaa kuntien kaavoituksen aikatau-  
lupaineita ja mahdollistaa siten laadukkaamman ympäristön suunnittelun.  
Pidempi kausi helpottaa niin ikään suhdanneherkän asuntotuotannon mo-  
nipuolisuusvaatimuksen toteuttamista.

Asetetut tavoitteet ovat linjassa Kauniaisten kaupunkistrategian kanssa.  
Kauniaisten asuinalueet sijoittuvat jo nykyisellään lähes kokonaisuudes-  
saan maankäytön ensisijaisesti kehitettävälle vyöhykkeelle. Kaikki vireillä  
olevat sekä Kauniaisten maankäytön ja asumisen kehityskuvaan sisältyvät  
mahdolliset tulevat kaavoituskohteet sijoittuvat tälle ensisijaiselle vyöhyk-

keelle.

Kaupunkiradan toteutuksen käynnistymisellä tulee olemaan erittäin merkittävä vaikutus kaupungin investointiohjelmaan. Hankkeen kokonaiskustannuksiksi on arvioitu 275 miljoonaa euroa, josta summasta valtio sitoutuu 50 % osuuteen. Kaupunkien (Espoo ja Kauniainen) keskinäinen kustannusjako toisen 50 % osalta neuvotellaan erikseen ja tuodaan päätöksentekoon hankkeen toteuttamissopimukseen sisältyen. Kaupunkiratahanke tukee Kauniaisten keskustan kehittämistä ja kaupunkikuvan kohentamista, kaupungin omia tavoitteita kestävien kulkumuotojen olosuhteiden parantamisessa ja niiden kulkumuoto-osuuden kasvattamisessa sekä kaavoituksen ja asuntotuotannon keskittämisessä asemien läheisyyteen. Kaupunkiradan yhteyteen toteutettava pyöräilyn laatureitti tukee Kauniaisten tavoitetta pyöräilyn kulkutapaosuuden lisäämisestä parantaen etenkin esim. seudullisen työmatkapyöräilyn edellytyksiä.

Kauniaisissa käynnissä olevat asuntorakentamiskohteet ja valmistumisvaiheessa olevien kaavahankkeiden toteuttaminen mahdollistavat MAL-sopimuskauden 2020–2023 asuntotuotantotavoitteen toteuttamisen. Myös kottu- ja korkotuetun asuntotuotantotavoite tulee täyttymään. Käynnissä olevien asemakaavan muutoshankkeiden sisältämä asuntorakennusoikeus kattaa asuntokaavoitustavoitteen ensimmäisen kauden osalta. Koko 12-vuotiskauden osalta etenkin asuntokaavoitustavoitteiden täyttäminen tulee olemaan haastavaa Kauniaisten nykyisen tiiviin kaupunkirakenteen sekä rajallisen maavarannon vuoksi. Koko kauden asuntotuotantotavoitteet kuitenkin täyttynevät Maankäytön ja asumisen kehityskuvaan sisältyvien potentiaalisten asuntotuotantokohteiden edistämisellä.

Kauniainen on osaltaan mukana kehittämässä Helsingin seutua ja on myös Kaupunkistrategiassaan sitoutunut MAL-tavoitteisiin.

Yhdyskuntavaliokunta lisäsi kokouksessaan 25.8.2020 päätösesitykseen lausuman siitä, että Kauniaisilla ei ole mahdollisuutta toteuttaa sille sopimuksessa osoitettua asemakaavoitustavoitetta Kaupungin omistaman maaomaisuuden rajallisuuden vuoksi. Kaupunginhallituksessa lisäys muutettiin hieman myönteisempään muotoon päätösesityksen mukaisesti.

KH:

KV päättää hyväksyä valtion ja Helsingin seudun kuntien välisen neuvottelutuloksen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimukseksi 2020–2031 sillä edellytyksellä, että myös muut sopimusosapuolet hyväksyvät sopimuksen.

Samalla KV toteaa, että Kauniaisille on haastavaa toteuttaa sille sopimuksessa osoitettua asemakaavoitustavoitetta maaomaisuuden rajallisuuden vuoksi.

.....

Valt Berg ehdotti valt. Stenbergin kannattamana, että päätösehdotuksen toinen kappale muutetaan muotoon: "Samalla KV toteaa, että Kauniainen on suurimmilta osin täyttänyt sille aikaisemmissa MAL-sopimuksissa asetetut asuntotuotanto- ja kaavoitustavoitteet. Pinta-alaansa nähden Kauniaisilla on maan kunnista jo toiseksi eniten asukkaita. Pinta-alaansa sekä omista-

mansa maaomaisuuden rajallisuuden vuoksi Kauniainen ei pysty toteuttamaan sille uudessa MAL-sopimuksessa osoitettua asemakaavoitustavoitetta pilaamatta samalla kaupungin erikoislaatuisen viheriövän puutarhakaupungin ilmettä.”

Valt. Sederholm ehdotti valt. Bergin esitykseen seuraavaa lisäystä: ”On koko seudun etujen mukaista, ettei tuhota kuntien nykyisiä viheralueita/hiihlinieluja, rakennettuja kulttuuriympäristöjä tai seudun asumisympäristöjen monipuolisuutta.” Ehdotus raukesi kannattamattomana.

Suoritettussa äänestyksessä, jossa pohjaehdotusta kannattavat äänestivät ”jaa” ja valt. Bergin ehdotusta kannattavat äänestivät ”ei”, valtuusto hyväksyi vastaehdotuksen äänin 18–17 (Ala-Reinikka, Ant-Wuorinen, Eväsoja, Filppula, Herkama, Korpela, Kurkela, Miettinen, Mollgren, Peltovirta, Pesonen, Rintamäki-Ovaska, Salminen, Tupamäki, Wahlstedt, Mutka, von Essen).

Valt. Saarela ehdotti valt. Björkin kannattamana seuraavan ponnen hyväksymistä:

”Valtuusto toteaa, ettei kaupunkirata paranna kauniaislaisten palvelutasoa. Nykyinen rata täyttää asukkaiden tämän ja huomispäivän julkisen raideliikenteen tarpeen. Tästä syystä tämä investointi ei ole etusijalla Kauniaisten investointiohjelmassa.

Koska kaupunkirata on edellytys Turun yhden tunnin junalle, valtuusto vaatii, että valtio ja ne kunnat, joita kaupunkirata hyödyttää enemmän, myöskin kantavat radan kustannuksista huomattavasti suuremman taloudellisen vastuun, mikäli uuteen rataan ylipäänsä pitää investoida. Kauniaisten osuus mahdollisesta investoinnista tulee joka tapauksessa suhteuttaa kauniaislaisten radasta saamaan hyötyyn.”

Ponsiesitys hyväksyttiin yksimielisesti.

Päätös:

KV päätti hyväksyä valtion ja Helsingin seudun kuntien välisen neuvottelutuloksen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimukseksi 2020–2031 sillä edellytyksellä, että myös muut sopimusosapuolet hyväksyvät sopimuksen.

Samalla KV totesi, että Kauniainen on suurimmilta osin täyttänyt sille aikaisemmissa MAL-sopimuksissa asetetut asuntotuotanto- ja kaavoitustavoitteet. Pinta-alaansa nähden Kauniaisilla on maan kunnista jo toiseksi eniten asukkaita. Pinta-alaansa sekä omistamansa maaomaisuuden rajallisuuden vuoksi Kauniainen ei pysty toteuttamaan sille uudessa MAL-sopimuksessa osoitettua asemakaavoitustavoitetta pilaamatta samalla kaupungin erikoislaatuisen viheriövän puutarhakaupungin ilmettä.

Lisäksi KV hyväksyi seuraavan ponnen:

Valtuusto toteaa, ettei kaupunkirata paranna kauniaislaisten palvelutasoa. Nykyinen rata täyttää asukkaiden tämän ja huomispäivän julkisen raideliikenteen tarpeen. Tästä syystä tämä investointi ei ole etusijalla Kauniaisten

investointiohjelmassa.

Koska kaupunkirata on edellytys Turun yhden tunnin junalle, valtuusto vaatii, että valtio ja ne kunnat, joita kaupunkirata hyödyttää enemmän, myöskin kantavat radan kustannuksista huomattavasti suuremman taloudellisen vastuun, mikäli uuteen rataan ylipäänsä pitää investoida. Kauniaisten osuus mahdollisesta investoinnista tulee joka tapauksessa suhteuttaa kauniaislaisten radasta saamaan hyötyyn.