

# MAL 2023

## Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelma



MAL  
2023

# MAL 2023

Helsingin seudun maankäytön asumisen ja liikenteen suunnitelma

Päätöksentekoon 12.9.2023 HSL hallitus ja HSYK, KUUMA-johtokunta 26.9.2023.

HSL Helsingin seudun liikenne

Opastinsilta 6 A

PL 100, 00077 HSL

puhelin (09) 4766 4444

[www.hsl.fi](http://www.hsl.fi)

Lisätietoja:

Sini Puntanen, [etunimi.sukunimi@hsl.fi](mailto:etunimi.sukunimi@hsl.fi)

Heikki Salmikivi, [etunimi.sukunimi@hel.fi](mailto:etunimi.sukunimi@hel.fi)

Tomi Henriksson, [etunimi.sukunimi@vantaa.fi](mailto:etunimi.sukunimi@vantaa.fi)

## Esipuhe

Helsingin seudun MAL 2023 -suunnitelma on valmisteltu ja valmistunut aikana, joka on ollut täynnä yhteiskunnallisia mullistuksia. Edellisen MAL 2019 -suunnitelman valmistumisen jälkeen, vuonna 2020 käynnistyi maailmanlaajuinen COVID19-pandemia, joka muutti, ehkä jopa pysyvästi, käsitystämme mm. liikkumisesta, työn tekemisen tavoista ja asumistavoista. MAL-suunnittelussa on pyritty ennakoimaan tulevaisuutta täysin uudentilanteessa.

Suuren haasteen eteen on joutunut erityisesti joukkoliikenne matkustajamäärien romahdettua pandemian ja liikkumisrajoitusten alettua. Matkustajat ovat hiljalleen rajoitusten poistuttua palanneet joukkoliikenteen pariin, mutta pysyväksi toimintataivaksi jäänyt etätyö jättäneen, erityisesti työmatkaliikkumisen osalta matkustajamäärät myös lähivuosina aiempaa alemmalle tasolle. Joukkoliikennejärjestelmä on tärkeä osa kestävästä liikennejärjestelmästä, joten sen kilpailukyvyistä ja toimivuudesta on pidettävä erityistä huolta myös tässä liikkumisen murrosvaiheessa.

Pandemia muutti ajatteluamme myös asumiskysymyksiin liittyen. Viher- ja virkistysalueiden merkitys korostui ihmisen arjessa ja vapaa-ajalla, kun muut palvelut olivat suljettuina. Lisääntynyt kotona vietetty aika ja etätyöt asettivat myös uudenlaisia toiveita väljemmästä asumisesta. Monille etätyö on mahdollistanut piilevien asumistavoitteiden toteuttamisen, mikä on näkynyt esimerkiksi monipaikkaisen asumisen lisääntymisenä ja muuttona kauemmaksi työpaikasta. Tilanne on osittain palautunut, mutta erityisesti asumisväljyyden kasvu näkyy seudun asuntomarkkinoilla.

Venäjän hyökättyä Ukrainaan keväällä 2022 syntyi toimintaympäristöön uusi merkittävä epävarmuustekijä ja Suomen geopoliittinen tilanne muuttui ratkaisevasti. Panostukset huoltovarmuuteen ja puolustukseen hallitsevat yhteiskunnallista keskustelua ja vaikuttavat kokonaisvaltaisesti siihen, kuinka yhteisiä varoja priorisoidaan. Tiukka taloudellinen tilanne heijastuu myös liikenteen hallinnonalalle, mikä väistämättä tulee vaikuttamaan liikennejärjestelmän kehittämisen mahdollisuuksiin vähintäänkin keskipitkällä aikavälillä. SOTE-uudistus vaikeuttaa osaltaan kuntien taloudellista tilannetta ja heikentää kuntien investointikykyä. Samanaikaisesti energian hinnan nousu on vaikuttanut mm. liikenteen, asumisen ja rakentamisen kustannuksiin merkittävästi. Liikenteen kustannusten kasvu vaikuttaa kuljetusten kustannustasoon ja sen myötä kaikkien tuotteiden hintoihin, mutta myös kansalaisten arkeen liikkumisen kallistuessa.

Asuntokauppa vilkastui COVID19-pandemian myötä koko seudulla. Esimerkiksi Helsingissä tehtiin asuntokauppaa vilkkaammin kuin koskaan aiemmin 2010-luvulla.

Muuttoliike suuntautui erityisesti kehyskuntiin, jossa myös asuntokauppa kävi vilkkaana. Erityisesti etsittiin lisätilaa, ja pienimpien asuntojen kysyntä laski. Venäjän hyökkäyssodan alettua ja sen vaikutusten levittyä laajemmalle epävarmuus asuntomarkkinoilla on lisääntynyt. Rakentamiskustannukset ja energian hinta ovat nousseet, samoin asuntolainojen korot, ja kuluttajien luottamus oman talouteen on vähentynyt. Kaikella tällä on vaikutuksia sekä rakennuttajien ja rakennusliikkeiden että kuluttajien käyttäytymiseen.

Erityisesti keväästä 2023 alkaen seudun asuntokauppa on hidastunut. Rakentamisen suhdanne on heikentynyt ja uusien asuntoaloitusten määrät ovat laskeneet huomattavasti verrattuna viime vuosien huippulukemiin. Myös valmistuneiden asuntojen määrät ovat jääneet hiukan viime vuosien tasosta, mutta asuntoaloitusten määrän lasku näkyy valmistuneissa asunnoissa vasta tulevina vuosina. Asuntomarkkinatilanteen ennustetaan jatkuvan, kunnes korot ja inflaatio asettuvat ja kuluttajien luottamus kohenee.

Venäjän hyökkäyssota on vauhdittanut tarvetta luopua fossiilisista polttoaineista ja erityisesti venäläisestä öljystä ja kaasusta. Samaan aikaan ilmastonmuutos ei odota ja vihreää siirtymää on tehtävä pikaisella vauhdilla. Erityisesti liikenteen sähköistyminen on ottanut suuria harppauksia. Toisaalta vaade hiilinielujen ja biodiversiteetin suojeluun on kasvanut entisestään.

Merkittävin muutos on epävarmuuden lisääntyminen kaikessa suunnittelussa. Esimerkiksi seudun kasvunäkymä ja investointien kiireellisyys ovat muuttuneet epäselvemmiksi. Suunnitelman valmistelussa on hyväksytty, että näkymä tulevaisuuteen on nykyisellään sumuinen. Samalla on huomioitava, että teemme suunnitelmaa vuoteen 2040. Siihen mennessä ehdimme käydä läpi monenlaisia uusia mullistuksia sekä päivittää suunnitelmaa vielä lukuisia kertoja. Suhtautukaamme tulevaisuuteen siis positiivisella mielellä, mutta riittävällä maltilla.

## Tiivistelmä

---

Helsingin seudun MAL 2023 -suunnitelma on strateginen, Helsingin seudun 14 kuntaa kattava maankäytön (M), asumisen (A) ja liikenteen (L) suunnitelma. Suunnitelma ilmaisee seudun kuntien yhteisen tavoitetilan seudun kehityksestä vuoteen 2040 ja luo näkemystä vuoteen 2060 asti. MAL 2023 jatkaa seudun maankäytön ja liikennejärjestelmän suunnittelun perinnettä ja päivittää edellisen MAL 2019 -suunnitelman. MAL 2023 -suunnitelma toimii kuntien puolelta lähtökohtana valtion ja kuntien väliselle MAL-sopimukselle, jossa sovitaan tärkeimmistä lähivuosien maankäytön, asumisen ja liikenteen toimenpiteistä Helsingin seudulla.

Visiona on, että Helsingin seutu on vuonna 2040 Euroopan kestävimmin kasvava ja ihmisläheisin metropolialue. Seutu saavuttaa vision mukaisen tulevaisuuden vuoteen 2040 mennessä vastamalla suunnitelmalle asetettuihin kolmeen päätavoitteeseen: hiilineutraaliin, hyvinvoivaan ja menestyvään Helsingin seutuun.

Helsingin seutua kehitetään yhdyskuntarakenteeltaan monikeskuksisena metropolina. Merkittävin osa kasvusta ohjataan joukkoliikenteellä hyvin saavutettaville alueille, erityisesti raideliikenteeseen, asemiin ja joukkoliikenteen solmukohtiin tukeutuen. Kasvun ohjaamisessa hyödynnetään maankäytön ensisijaista kehittämisvyöhykettä. Seudun erilaiset alueet tarjoavat asukkaiden vaihtelevia mieltymyksiä ja tarpeita vastaavia laadukkaita ja monipuolisia asumisen vaihtoehtoja. Keskukset ovat yhdyskuntarakenteen tiivistämisen painopistealueita ja joukkoliikenteen solmukohtia, keskusten ulkopuolella ympäristö on luonnonläheinen ja rakenne väljempi. Keskuksia kehitetään toimintoiltaan sekoittuneina alueina, joissa asuminen, työpaikat ja palvelut kohtaavat ja joissa palvelut ovat helposti saavutettavissa kävellen, pyörällä ja joukkoliikenteellä. Seudun alueiden tasapainoiseen kehitykseen vaikutetaan esimerkiksi saavutettavuutta parantavin liikenneinvestoinnein ja edistämällä monipuolista asuntotuotantoa. Suunnitelmassa on tunnistettu seudullisella tasolla erityisiä uudistustoimenpiteitä kaipaavia kaupunki uudistusalueita, joille suunnataan monipuolisia kaupunkikehittämisen toimenpiteitä.

Jo tehdyt tai rakenteilla olevat investoinnit seudulla hyödynnetään mahdollisimman tehokkaasti. Keskeistä on olemassa olevan liikennejärjestelmän ja erityisesti raideverkon varren täydennysrakentamis- ja kaupunkikehittämispotentiaalin hyödyntäminen sekä olemassa olevan liikennejärjestelmän tehostamis- ja ylläpitotoimenpiteet. Asemanseuduilla panostetaan paitsi tiivistämiseen myös ympäristön viihtyisyyden sekä monipuolisten palvelujen ja asuntotarjonnan parantamiseen. Juna- ja metroasemien laatutasoa ja käytettävyyttä parannetaan. Liikennejärjestelmän kehittämishankkeet parantavat olemassa olevan järjestelmän hyödyntämismahdollisuuksia, toimivat edellytyksenä muun järjestelmän kehittämiselle tai mahdollistavat uutta maankäyttöä ja kaupunkikehittämistä sekä tukevat logistiikan toimintaedellytyksiä. Kävely tunnistetaan omana kulkumuotonaan ja sen edellytyksiä parannetaan erityisesti seudun keskuksissa sekä osana joukkoliikenteen matkaketjuja. Pyöräliikenteen kulkutapaosuutta kasvatetaan toteuttamalla laadukas seudullinen pyöräverkko. Joukkoliikenteen kilpailukykyä suhteessa henkilöautoliikenteeseen parannetaan esimerkiksi kilpailukykyisillä lipun hinnoilla, palvelutason kehittämisellä, joukkoliikenteen nopeuttamisella sekä varmistamalla laajemmin joukkoliikenteen järjestämisen taloudellinen kestävyys. Suunnitelma sisältää monipuolisen toimenpidekokonaisuuden liikenteen päästöjen vähentämiseksi.

---

Julkaisija: HSL Helsingin seudun liikenne  
Päivämäärä 6.9.2023  
Julkaisun nimi: MAL 2023, Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelma  
Avainsanat: maankäyttö, asuminen, liikenne, Helsingin seutu

Sarjan nimi ja numero: HSL:n julkaisuja 5/2023  
ISSN 1798-6184 (pdf)  
ISBN 978-952-253-295-4 (pdf)  
Kieli: suomi.  
Sivuja: 80.

## Sammandragssida

---

MAL 2023-planen är en strategisk plan om markanvändningen (M), boendet (B) och trafiken (T) i Helsingforsregionen som omfattar Helsingforsregionens 14 kommuner. Planen beskriver kommunernas gemensamma målbild om utvecklingen i regionen fram till 2040 och skapar vision fram till 2060. MAL 2023 fortsätter traditionen med planeringen av markanvändningen och trafiksystemet och uppdaterar den föregående MAL 2019-planen. MAL 2023-planen fungerar som utgångspunkt för MBT-avtalet mellan staten och kommunerna där man kommer överens om de viktigaste åtgärderna i markanvändningen, boendet och trafiken i Helsingforsregionen under de närmaste åren.

Visionen är att Helsingforsregionen är det mest hållbart växande och människonära metropolområdet i Europa. Regionen når den framtid som beskrivs i visionen senast 2040 genom att besvara de tre huvudmål som har satts upp för planen: att Helsingforsregionen är kolneutral, välmående och framgångsrik.

Helsingforsregionen utvecklas som en metropol med många centrum. Största delen av tillväxten riktas till områden som enkelt kan nås med kollektivtrafiken, särskilt med tanke på spårtrafiken, stationer och kollektivtrafikens knutpunkter. I styrningen av tillväxten utnyttjas markanvändningens prioriterade utvecklingszon. De olika zonerna i regionen erbjuder högklassiga och mångsidiga alternativ för boendet som motsvarar invånarnas varierande preferenser och behov. Centrumen är tyngdpunkter för tätare samhällsstrukturer och kollektivtrafikens knutpunkter, medan miljön utanför centrum är naturnära och strukturen glesare. Centrumen utvecklas som områden med blandade funktioner där boendet, arbetsplatserna och servicen möter varandra och där det är enkelt att nå tjänsterna till fots, med cykel och kollektivtrafik. För att utvecklingen i regionen är balanserad kan påverkas t.ex. med trafikinvesteringar som förbättrar tillgängligheten och genom att främja mångsidig bostadsproduktion. I planen identifieras stadsförnyelseområden som behöver särskilda förnyelseåtgärder på regionnivån. Till dessa områden riktas mångsidiga stadsutvecklande åtgärder.

Investeringar som redan är gjorda eller hålls på att byggas utnyttjas så effektivt som möjligt i regionen. Det viktigaste är att stadsutvecklingspotentialen och potentialen som finns i det kompletterande byggandet vid det redan existerande trafiksystemet och framförallt vid spårnätet utnyttjas samt effektiviserings- och uppehållsåtgärderna i det redan existerande trafiksystemet. I stationsområdena satsas förutom på förtätning också på miljöns trivsamt samt på förbättring av mångsidiga tjänster och bostadsproduktionen. Tåg- och metrostationernas kvalitetsnivå och användbarhet förbättras. Utvecklingsprojekten i trafiksystemet förbättrar möjligheterna för att utnyttja det redan existerande systemet, fungerar som förutsättningar för utveckling av det övriga systemet eller möjliggör ny markanvändning och stadsutveckling samt stöder logistikens verksamhetsförutsättningar. Promenad identifieras som ett eget fräsätt och dess förutsättningar förbättras framförallt i regionens centrum samt som en del av kollektivtrafikens resekedjor. Cykeltrafikens andel som färdssätt ökas genom att bygga ett högklassigt regionalt cykelnät. Kollektivtrafikens konkurrenskraft i relation till personbilstrafiken förbättras till exempel med biljettpriser som är konkurrenskraftiga, genom att utveckla servicenivån, försnabba kollektivtrafiken samt genom att säkerställa att det är ekonomiskt sett hållbart att ordna kollektivtrafiken. I planen ingår en mångsidig åtgärdshelhet för att minska trafikens utsläpp.

---

Utgivare: HRT Helsingforsregionens trafik

Datum: 6.9.2023

Publikationens titel: Planutkast för markanvändningen, boendet och trafiken i Helsingforsregionen

Nyckelord: markanvändningen, boendet, trafiken

Publikationsseriens titel och nummer: HRT publikationer 5/2025

ISSN 1798-6184 (pdf)

ISBN 978-952-253-295-4 (pdf)

Språk: finska.

## Abstract

---

The Helsinki Region Land Use, Housing and Transport Plan, MAL 2023, is a strategic plan for the 14 municipalities in the Helsinki region. (MAL comes from the Finnish words for land use, housing and transport.) The plan sets out a common target of the region's municipalities for the development of the region until 2040 and creates a vision until 2060. MAL 2023 continues the tradition of land use and transport system planning in the region and updates the previous MAL 2019 plan. On the part of the municipalities, the MAL 2023 plan serves as the basis for an MAL Agreement between the state and the municipalities. The agreement sets out the most important land use, housing and transport measures in the Helsinki region in the next few years.

The vision is that in 2040, Helsinki region will be the most sustainably growing and people-centered metropolitan area in Europe. The region will achieve its vision for the future by 2040 by responding to the three main objectives set for the plan: A carbon neutral, healthy and successful Helsinki region.

The Helsinki region will be developed as a metropolitan area with a polycentric urban structure. Most of the growth will be directed to areas that are easily accessible by public transport, especially by relying on rail traffic, stations and public transport nodes. A primary development zone for land use will be used to direct growth. The different areas in the region offer high-quality, diverse housing options that meet the residents' varying preferences and needs. Centers are public transport nodes and priority areas for more compact urban development, while areas outside the centers are close to nature and their structure is less compact. Centers will be developed as mixed-use areas that integrate housing, jobs and services where services are easily accessible by walking, cycling and public transport. A balanced development of areas in the region will be achieved, for example, by means of transport investments improving accessibility and by promoting diversified housing production. At the regional level, the plan identifies urban regeneration areas requiring special reform measures. A range of urban development measures will be targeted at these areas.

Investments already made or under construction in the region will be utilized as efficiently as possible. It is essential to utilize the infill and urban development potential of the existing transport system, especially along the rail network, to improve the efficiency of the existing transport system and ensure its maintenance. In areas around stations, focus is not only on increasing density but also on making the environment more pleasant and improving the supply of services and housing. The quality and usability of train and metro stations will be improved. Transport system development projects improve the possibilities of exploiting the existing system, provide a foundation for the development of the rest of the system or enable new land use and urban development, and support the operating conditions for logistics. Walking is recognized as a mode of transport in its own right, and the preconditions for walking will be improved, especially in regional centers and as part of public transport travel chains. The modal share of cycling will be increased by creating a high-quality regional cycling network. The competitiveness of public transport compared to car traffic will be improved, for example, by means of competitive ticket prices, improvement of the service level, speeding up public transport and ensuring wider financial sustainability of the organization of public transport. The plan includes a diverse package of measures to reduce transport emissions.

---

Published by: HSL Helsinki Region Transport  
Date of publication: 6.9.2023  
Title of publication: Helsinki Region Land Use, Housing and Transport Plan  
Keywords: land use, housing, transport services, Helsinki region

Publication series title and number: HSL Publications 5/2023  
ISSN 1798-6184 (pdf)  
ISBN 978-952-253-295-4 (pdf)  
Language: Finnish.  
Pages: 80.



## Sisällysluettelo

1. Mikä on MAL-suunnitelma? .....	9
2. Seudun nykytila ja kehityssuunnat .....	9
3. Helsingin seutu 2040 - Euroopan kestävimmin kasvava ja ihmisläheisin metropolialue.....	11
4. MAL 2023 -suunnitelma pähkinänkuoressa.....	13
5. MAL 2023 -suunnitelman toimenpiteet .....	18
5.1 Helsingin seutu kasvaa kestävästi .....	20
5.1.1. Varmistamme asuntotuotannon riittävyyden kasvavalla seudulla	20
5.1.2. Ohjaamme uuden maankäytön nykyiseen rakenteeseen .....	21
5.1.3. Edistämme kestävästä liikkumisesta.....	28
5.1.4. Vähennämme liikenteen ja asumisen CO2 -päästöjä .....	42
5.2. Helsingin seutu tarjoaa laadukkaan ja monipuolisen elinympäristön .....	50
5.2.1. Huolehdimme asuinalueiden ja asuntotarjonnan monipuolisuudesta ja laadusta .....	50
5.2.2. Toteutamme valtion tukemaa ARA-asuntotuotantoa ja edistämme asumisen välimuodon mallien kehittämistä .....	51
5.2.3. Korjaamme alueellista eriytymiskehitystä kaupunkiudistuksen keinoin.....	53
5.2.4. Luomme palveluiden sijoittumisella mahdollisuudet sujuvalle ja laadukkaalle arjelle.....	55
5.2.5. Vähennämme liikenteen haittoja ja parannamme liikenteen turvallisuutta .....	56
5.3. Helsingin seutu menestyy kansainvälisesti .....	58
5.3.1. Vahvistamme Suomen ja Helsingin seudun kansainvälisiä ja valtakunnallisia liikenneyhteyksiä.....	58
5.3.2. Edistämme elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä.....	63
5.3.3. Varmistamme logistiikan ja tavaraliikenteen toimivuuden.....	65
5.3.4. Edistämme liikenteen digitalisaatiota ja automaatiota .....	67
5.4. Investoimme resurssiviisaasti .....	68
6. MAL 2023 -suunnitelman vaikutukset.....	74
6.1. Arviointikokonaisuuksien tavoitetasojen saavuttaminen .....	74
6.2. Ristiriitaiset vaikutukset.....	79
6.3. Vaikutusten arvioinnin jatkosuositukset.....	81
6.3.1. Useampaa tavoitetta tukevat suositukset .....	81
6.3.2. Hiilineutraali-tavoitetta tukevat suositukset jatkosuunnitteluun .....	83
6.3.3. Hyvinvoiva-tavoitetta tukevat suositukset jatkosuunnitteluun .....	84
6.3.4. Menestyvä-tavoitetta tukevat suositukset jatkosuunnitteluun .....	85
7. Jatkoimet.....	86
Liite 1. MAL 2023 Investointiohjelma vuosille 2024–2035.....	88

# 1. Mikä on MAL-suunnitelma?

Helsingin seudun maankäytön (M), asumisen (A) ja liikenteen (L) MAL 2023 -suunnitelma on strateginen, Helsingin seudun 14 kuntaa kattava suunnitelma. Lisäksi Siuntio on mukana liikennejärjestelmäsuunnittelussa. Suunnitelma ilmaisee seudun kuntien yhteisen tavoitetilan seudun kehityksestä vuoteen 2040 ja luo näkemystä vuoteen 2060 asti. MAL 2023 jatkaa seudun maankäytön ja liikennejärjestelmän suunnittelun perinnettä ja päivittää edellisen MAL 2019 -suunnitelman. MAL 2023 -suunnitelma toimii kuntien puolelta lähtökohtana valtion ja kuntien väliselle MAL-sopimukselle, jossa sovitaan tärkeimmistä lähivuosien maankäytön, asumisen ja liikenteen toimenpiteistä Helsingin seudulla.

Helsingin seutu on Suomen ylivoimaisesti suurin kaupunkiseutu ja toimii koko valtakunnan veturina. Helsingin seudulla tehtävillä kestäväen yhdyskuntarakenteen ja liikkumisen ratkaisuilla on suuri vaikutus myös valtakunnallisesti, sillä useampi kuin joka neljäs suomalainen (27 %) asuu Helsingin seudulla. Helsingin seudun osuus koko maan BKT:stä on 35 %, joten myös taloutta ja elinkeinoelämää tukevilla ratkaisuilla on merkittävä vaikutus koko maan hyvinvoinnille. Helsingin seudun MAL 2023 -suunnitelman ratkaisut eivät olekaan tärkeitä ainoastaan seudun asukkaille tai elinkeinoelämän toimijoille, vaan laajemminkin koko valtakunnan näkökulmasta.

# 2. Seudun nykytila ja kehityssuunnat

Helsingin seudun väestö on kasvanut merkittävästi koko 2000-luvun ja jatkaa kasvuaan. Asukasmäärän ennustetaan kasvavan vuoden 2020 1,5 miljoonasta lähes 1,9 miljoonaan vuonna 2040. Seudun väestönkasvu on kiihtynyt jälleen koronavuosien 2020–2022 hitaamman kasvun jälkeen ja kasvun odotetaan jatkuvan pitkällä aikavälillä. Seudun vieraskielisen väestön osuuden ennustetaan kasvavan vuoteen 2035 mennessä nykyisestä 17 prosentista 25 prosenttiin.

Asuinkerrosalaa tarvitaan seudulla 1,5-kertainen määrä nykyisestä vuoteen 2060 mennessä väestön kasvaessa ja asumisväljyyden lisääntyessä. Asuntojen hinnat ja asumisen kustannukset ovat haasteena etenkin pieni- ja keskituloisille. Olemassa olevassa asuntokannassa on korjausvelkaa ja seudulla on alueita, jotka vaativat kehittämistoimenpiteitä, jotta ne eivät jää merkittävästi jälkeen seudun keskimääräisestä kehityksestä.

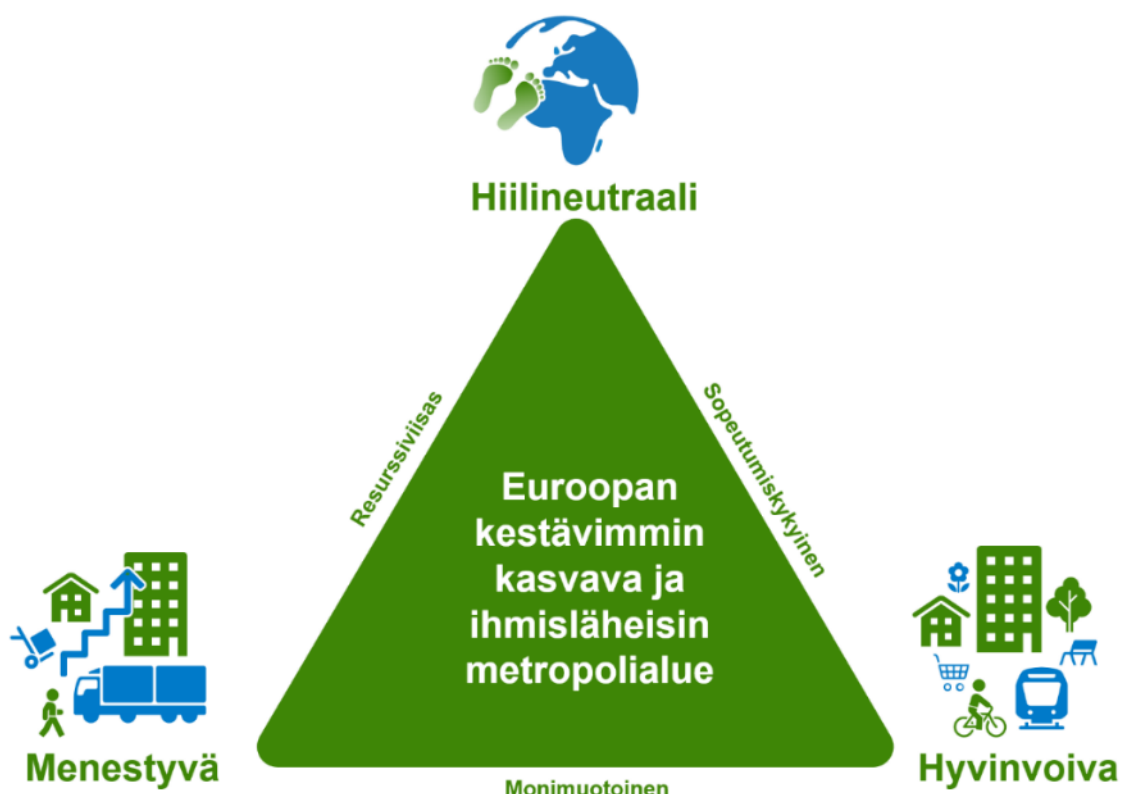
Ennusteen mukaan noin 50 % Helsingin seudun henkilöautoista on sähköautoja tai ladattavia hybridejä vuonna 2040. Liikenteen sähköistyminen on seudulla hie-  
man nopeampaa kuin muualla Suomessa. Kuorma-autojen sähköistymisen arvi-  
oidaan olevan erittäin hidasta: vuonna 2040 bensiini- ja dieselkäyttöisiä kuorma-  
autoja on edelleen 90 % autokannasta, eikä Helsingin seutu eroa tässä valtakun-  
nan ennusteesta. On myös arvioitu, että ajoneuvokannan sähköistyminen voi olla  
myös ennustettua nopeampaa, mikäli valmisteilla olevat EU-lainsäädäntöhank-  
keet toteutuvat suunnitellusti ja valtakunnallisia päästövähennystoimia ediste-  
tään määrätietoisesti.

Henkilöautot muodostavat valtaosan seudun liikennesuoritteesta nyt ja tulevai-  
suudessa. Kuorma-autot ja yhdistelmäajoneuvot muodostavat melko pienen  
osan suoritteesta, mutta suuren osan päästöistä. Erityisesti sähköautojen yleis-  
tyminen (vuosiin 2030–2040 mennessä) tarkoittaa nykykehityksellä autoilun kes-  
kimääräisten kustannusten laskua. Sen sijaan joukkoliikenteen kustannukset  
ovat nousussa. Joukkoliikenteen matkustajamäärät ovat romahtaneet koronan  
takia ja niiden palautumisessa ennalleen kestää. Lisäksi joukkoliikenteen infra- ja  
operointikustannusten merkittävä kasvu aiheuttaa paineita joukkoliikenteen lipun  
hintojen korotuksille keskipitkällä ja pitkällä aikavälillä.

Syksyllä 2018 Helsingin seudun asukkaat tekivät 60 % matkoista kestävin kulku-  
tavoin. Koronapandemia on muuttanut liikkumistottumuksia, eivätkä vuoden 2018  
liikkumistutkimuksen mukaiset kulkumuoto-osuudet vastaa nykytilannetta. Ko-  
ronapandemian keskellä, vuonna 2021 tehdyn Valtakunnallisen henkilöliikenne-  
tutkimuksen seututarkastelun mukaan Helsingin seudun kestävien kulkumuoto-  
jen osuus oli 52 %. Helsingin kaupungin tekemien tutkimusten perusteella vaikut-  
taa siltä, että korona-aikana tehtiin selvästi aiempaa enemmän kävelymatkoja ja  
vähemmän joukkoliikennematkoja kuin ennen koronaa, sen sijaan pyöräilyn ja  
henkilöautoilun kulkutapaosuudet pysyivät ennallaan. Helsingin seudun liikku-  
mistutkimus tehdään seuraavan kerran vuonna 2023.

### 3. Helsingin seutu 2040 - Euroopan kestävimmin kasvava ja ihmisläheisin metropolialue

Visiona on, että **Helsingin seutu on vuonna 2040 Euroopan kestävimmin kasvava ja ihmisläheisin metropolialue** (kuva 1). Suomen suurimpana kaupunki-seutuna ja ainoana metropolialueena Helsingin seutu kilpailee osaavasta työvoimasta, investoinneista ja yritystoiminnasta muiden kansainvälisesti merkittävien eurooppalaisten metropolialueiden kanssa. Tavoitetilana on, että vuonna 2040 Helsingin seutu on parantanut kilpailukykyään suhteessa muihin Euroopan metropolialueisiin. Arki on toimivaa, elinympäristö ihmisläheistä ja seudun kasvu on kestävää sekä tarjoaa houkuttelevia yritysmahdollisuuksia vastaten samalla ilmastonmuutoksen haasteisiin.



Kuva 1. MAL 2023 visio, päätavoitteet sekä periaatteet MAL-tavoitteiden saavuttamiseen.

Seutu saavuttaa vision mukaisen tulevaisuuden vuoteen 2040 mennessä vastamalla suunnitelmalle asetettuihin kolmeen päätavoitteeseen: hiilineutraaliin, hyvinvoivaan ja menestyvään Helsingin seutuun.



**Hiilineutraaliustavoite** vastaa keskeisiin ilmasto- ja ympäristöhaasteisiin. Tärkeää on, että seutu tekee rohkeita päästövähennystoimia asumisen ja liikenteen osalta sekä kasvaa kestävästi olemassa olevan rakenteen sisään luontoa säästäen. Seudun hiilineutraaliustavoite tukee sekä valtion että kuntien omien hiilineutraaliustavoitteiden toteuttamista.



**Menestyvä** Helsingin seutu parantaa kilpailukykyään kehittämällä seudun houkuttelevuutta ja kiinnostavuutta. Tavoitteeseen pääsemistä tukee kestävä ja kustannustehokas liikennejärjestelmä, joka takaa hyvän saavutettavuuden niin yrityksille kuin työntekijöille. Myös elin- ja toimintaympäristö houkuttelee työvoimaa ja yrityksiä sekä tarjoaa monipuolisia asumisen ratkaisuja.



**Hyvinvoiva** Helsingin seutu -tavoitteella mahdollistetaan seudun asukkaille terveellinen ja turvallinen elinympäristö, jossa asukkaat voivat valita laadukasta, tarpeita ja varallisuutta vastaavaa asumista monipuolisista asumisvaihtoehdoista sekä saavuttaa työpaikat, palvelut, ja lähiluonto kestävästi ja kohtuullisesti. Tavoitteena on, että Helsingin seudulla arki sujuu - eläminen on helppoa ja onnellista.

Kolmen päätavoitteen toteutumista suunnitelman toimenpitein selvitetään arviointikokonaisuuksien avulla (kuva 2). Tavoitteista hiilineutraalisuutta arvioidaan liikenteen ja asumisen päästöjen osalta, hyvinvoivaa alueiden tasapainoisen kehityksen suhteen ja menestyvää yhteiskuntataloudellisen tehokkuuden näkökulmasta. MAL 2023 -suunnitelman visio, tavoitteet ja arviointikokonaisuudet ovat ohjanneet suunnitelman toimenpiteiden laadintaa.



Kuva 2. MAL 2023 -suunnitelman arviointikokonaisuuksia vastaavat mittarit ja tavoitteet.

## 4. MAL 2023 -suunnitelma pähkinänkuoressa

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

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

## **Helsingin seutu kehittyy monikeskuksisena metropolina joukkoliikennejärjestelmään tukeutuen**

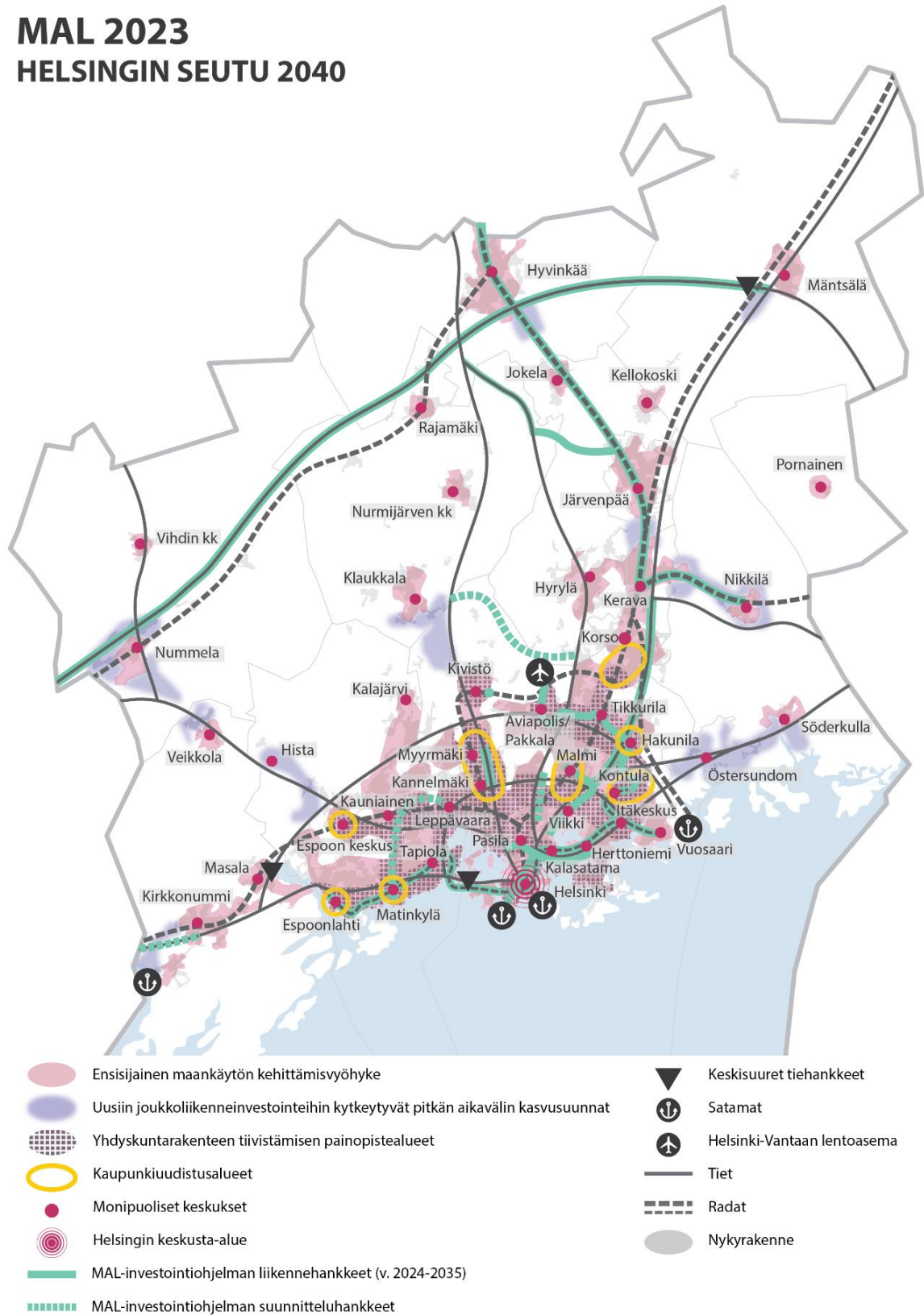
Helsingin seutua kehitetään yhdyskuntarakenteeltaan monikeskuksisena metropolina (kuva 3). Seudun keskukset ja raideverkko luovat kasvavan metropolin yhdyskuntarakenteen selkärangan. Merkittävin osa kasvusta ohjataan joukkoliikenteellä hyvin saavutettaville alueille, erityisesti raideliikenteeseen, asemiin ja joukkoliikenteen solmukohtiin tukeutuen. Seudun kasvu perustuu näillä alueilla pääosin tiivistävään täydennysrakentamiseen. Kasvun ohjaamisessa hyödynnetään maankäytön ensisijaista kehittämisvyöhykettä, mikä luo edellytyksiä seudun menestykselle ja kilpailukyvyille. Uudisrakentaminen aiheuttaa seudun hiilivarastoille ja -nieluille painetta, jota tiivistäminen vähentää.

Seudun eri osien omaleimaiset asuinalueet tarjoavat monipuolisia ja laadukkaita asumisen vaihtoehtoja. Seudun alueiden tasapainoiseen kehitykseen vaikutaan esimerkiksi saavutettavuutta parantavin liikenneinvestoinnein ja lisäämällä monipuolista eri väestöryhmien tarpeita vastaavaa asuntotuotantoa seudun eri osissa. Suunnitelmassa on tunnistettu seudullisella tasolla erityisiä uudistustoimenpiteitä kaipaavia kaupunki-uudistusalueita, joille suunnataan monipuolisia kaupunkikehittämisen toimenpiteitä. Toimenpiteillä varmistetaan, ettei mikään alue jää kehityksestä jälkeen.

Monimuotoinen seutu jakautuu erilaisiin alueisiin, joilla on oma roolinsa seudun yhteisten tavoitteiden toteuttamisessa. Seudun ytimessä pääkaupunkiseudulla on kaupunkirakenteeltaan tehokkaampi alue, jonka saavutettavuus kestävin kulkumuodoin on muita alueita parempi. Näillä sijainneilla suositaan tiivistä kerrostalovaltaista rakentamista, mutta muualla on tarjolla myös väljempiä asumisratkaisuja.

Jo tehdyt tai rakenteilla olevat investoinnit seudulla hyödynnetään mahdollisimman tehokkaasti. Keskeistä on olemassa olevan liikennejärjestelmän ja erityisesti raideverkon varren täydennysrakentamis- ja kaupunkikehittämispotentiaalin hyödyntäminen sekä olemassa olevan liikennejärjestelmän tehostamis- ja ylläpitotoimenpiteet. Suunnitelmassa valtaosa seudun uudesta asuntotuotannosta on ohjattu näiden olemassa olevien ja niitä täydentävien uusien yhteyksien varrelle. Vuoteen 2040 liikennejärjestelmää kehitetään MAL 2023 -suunnitelman 12-vuotisen investointiohjelman ja muiden toimenpiteiden sekä tulevien rahoituspäätösten mukaisesti.

# MAL 2023 HELSINGIN SEUTU 2040



Kuva 3. Helsingin seudun kehityskuva vuoteen 2040.



Investointiohjelman mukaiset uudet raideliikenneinvestoinnit parantavat pääkaupunkiseudun esikaupunkivyöhykkeen joukkoliikenneyhteyksiä merkittävästi, mahdollistavat kestävä kasvun sekä tukevat poikittaisen joukkoliikenteen yhteyksiä ja liikennejärjestelmän verkostomaista kehitystä. Esikaupunkivyöhyke laajenee ja tiivistyy erityisesti pikaraitioteiden ja metron uusien asemien varrella.

Seudun erilaiset alueet tarjoavat asukkaiden vaihtelevia mieltymyksiä ja tarpeita vastaavia monipuolisia asumisen vaihtoehtoja. Keskukset ovat yhdyskuntarakenteen tiivistämisen painopistealueita ja joukkoliikenteen solmukohtia, keskusten ulkopuolella ympäristö on luonnonläheinen ja rakenne väljempi.

Keskustojen täydentäminen ja niiden saavutettavuuden parantaminen kestävin kulkumuodoin lisäävät keskustojen houkuttelevuutta ja palvelutarjontaa sekä mahdollistavat niiden kehittymisen monipuolisina palvelukeskittyminä. Keskuksia kehitetään toiminnoiltaan sekoittuneina alueina, joissa asuminen, työpaikat ja palvelut kohtaavat ja joissa palvelut ovat helposti saavutettavissa kävellen, pyörällä ja joukkoliikenteellä.

Myös asemanseutuja kehitetään tiiviinä ja toiminnoiltaan sekoittuneita noodeina verkostomaisessa kaupunkirakenteessa. Asemanseuduilla panostetaan paitsi tiivistämiseen myös ympäristön viihtyisyyden sekä monipuolisten palvelujen ja asuntotarjonnan parantamiseen. Juna- ja metroasemien laatutasoa ja käytettävyyttä parannetaan, sillä toimivat ja viihtyisät asemat lisäävät joukkoliikenteen houkuttelevuutta. Hyvät kävelyn ja pyöräilyn yhteydet asemille sekä toimivat ja turvalliset pyörien liikeyntäpysäköintimahdollisuudet varmistetaan.

Liikennejärjestelmän kehittämisen lähtökohtana on kestävyys ja pääpainona joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kilpailukyvyyn edistäminen. Liikennejärjestelmän kehittämishankkeet parantavat olemassa olevan järjestelmän hyödyntämismahdollisuuksia (kuten metron kulunvalvonnan uudistaminen, juna- ja metroasemien korjaustoimenpiteet, Espoon kaupunkiradan lisätoimenpiteet sekä Helsinki-Pasila -ratayhteyden kehittämistoimenpiteet), toimivat edellytyksenä muun järjestelmän kehittämiselle (kuten lähijunaliikenteen varikot ja raskaan liikenteen palvelualueet) tai mahdollistavat uutta maankäyttöä ja kaupunkikehittämistä sekä tukevat logistiikan toimintaedellytyksiä (esim. pikaraitiotiet, Kerava-Nikkilä -rataosan avaaminen henkilöliikenteelle, tärkeiden tavaraliikenteen väylien kehittäminen).

Kävely tunnistetaan omana kulkumuotonaan ja sen edellytyksiä parannetaan erityisesti seudun keskuksissa sekä osana joukkoliikenteen matkaketjuja.

Pyöräliikenteen kulkutapaosuutta kasvatetaan toteuttamalla laadukas seudullinen pyöräverkko. Lisäksi pyöräilyn yhteyksiä kehitetään kuntien sisällä kytkeytyen seudulliseen verkkoon. Pyöräverkon kehittämisen rahoitustasoa nostetaan nykyisestä. Kestäviä matkaketjuja täydentävät erilaiset liikkumisen palvelut, kuten kaupunkipyörät, sähköpotkulaudat tai muu mikroliikkuminen.

Seudun tiiviisti rakennetuilla alueilla joukkoliikenteen palvelutaso pidetään korkeana. Väljemmän asukastiheyden alueilla joukkoliikenteen palvelutasoa ei ole mahdollista tarjota yhtä korkeana, jolloin vaihtoehdoksi nousevat mm. toimivien liityntäyhteyksien toteuttaminen joukkoliikenteen runkoverkkoon. Joukkoliikenteen kilpailukykyä suhteessa henkilöautoliikenteeseen parannetaan esimerkiksi kilpailukykyisillä lipun hinnoilla, palvelutason kehittämällä, joukkoliikenteen nopeuttamisella sekä varmistamalla laajemmin joukkoliikenteen järjestämisen taloudellinen kestävyys.

Raskaan liikenteen taukopaikat ovat keskeisiä logististen ketjujen ja kuljetusten toimivuuden kannalta, minkä vuoksi raskaan liikenteen taukopaikkojen kiireellinen toteutus varmistetaan. Myös tulevaisuuden taukopaikkatarpeisiin varaudutaan. Erityisesti yönaikaista pysäköintiä varten tarvitaan logistisesti hyvillä sijainneilla sijaitsevia, riittävän laajoja ja turvallisia alueita, joilla on tarjolla kuljettajille peruspalvelut.

MAL 2023 -suunnitelma sisältää monipuolisen toimenpidekokonaisuuden liikenteen päästöjen vähentämiseksi. Helsingin seudulla kehitetään liikennejärjestelmää, joka hillitsee henkilöautosuoritteiden kasvua ja mahdollistaa liikenteen päästövähennysten toteutumisen. Liikenteen vaihtoehtoisia käyttövoimia ja vähäpäästöisyyttä edistetään niin henkilöautoliikenteen, tavaraliikenteen kuin joukkoliikenteenkin osalta.

## 5. MAL 2023 -suunnitelman toimenpiteet

Tässä luvussa on esitetty MAL 2023 -suunnitelman toimenpidekokonaisuus, joka on jaettu suunnitelman päätavoitteiden (hiilineutraali, hyvinvoiva, menestyvä) mukaisesti alalukuihin: Helsingin seutu kasvaa kestävästi, Helsingin seutu tarjoaa laadukkaan ja monipuolisen elinympäristön sekä Helsingin seutu menestyy kansainvälisesti. MAL-suunnitelman toimenpiteet on jäsennetty keskeisten teemojen alle. Lähes kaikkien suunnitelman toimenpiteiden avulla edistetään kuitenkin useamman, kuin yhden päätavoitteen toteutumista.



- Varmistamme asuntotuotannon riittävyyden kasvavalla seudulla
- Ohjaamme uuden maankäytön nykyiseen rakenteeseen
- Edistämme kestävästä liikkumisesta
- Vähennämme liikenteen ja asumisen päästöjä



- Huolehdimme asuinalueiden ja asuntotarjonnan monipuolisuudesta ja laadusta
- Korjaamme alueellista eriytymiskehitystä
- Luomme palveluiden sijoittumisella mahdollisuudet sujuvalle arjelle
- Vähennämme liikenteen haittoja ja parannamme liikenteen turvallisuutta



- Vahvistamme Suomen ja Helsingin seudun kansainvälisiä ja valtakunnallisia liikenneyhteyksiä
- Edistämme elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä
- Varmistamme logistiikan ja tavaraliikenteen toimivuuden
- Edistämme liikenteen digitalisaatiota ja automaatiota
- Investoimme resurssiviisaasti

## MAL 2023 -suunnitelman kärkitoimenpiteet

MAL 2023- suunnitelmalle on määritetty seuraavat kärkitoimenpiteet.

### Yhdyskuntarakenteen tiivistäminen

- Rakennetaan 16 500 uutta asuntoa vuosittain.
- Kohdistetaan 95 % seudun uudesta asuntotuotannosta ensisijaisille vyöhykkeille.
- Mahdollistetaan maankäytön tiivistyminen (mm. asemanseutujen kehittäminen, maanteiden uudet liittymät).

### Asumisen monipuolisuus ja kaupunki uudistus

- Toteutetaan ARA-asuntotuotantoa pääkaupunkiseudun kunnissa 30 % ja KUUMA-kunnissa 20 % vuosittaisesta asuntotuotantotavoitteesta.
- Ohjataan huoneisto- ja talotyyppi- sekä hallintamuoto- ja rahoitusjakamaa.
- Ehkäistään alueellista eriytymistä kaupunki uudistuksen keinoin.

### Kestävä liikennejärjestelmä

- Varmistetaan joukkoliikenteen kilpailukyky palvelutasolla ja lipun hinnalla.
- Kehitetään kestävien matkaketjujen toimivuutta (ml. joukkoliikenteen nopeustoitimet).
- Varmistetaan joukkoliikennejärjestelmän toimivuus (ml. varikot).
- Toteutetaan keskeiset kaupunkiraidehankkeet.
- Toteutetaan pyöräilyn pääverkko.
- Toteutetaan juna- ja metroasemien parantamistoimenpiteitä.

### Päästövähennykset

- Vauhditetaan ajoneuvokannan käyttövoimamuutosta vaihtoehtoisten polttoaineiden ja kelaustarvikkeiden kehittämällä sekä mm. ympäristövyöhykkeitä selvittämällä.
- Tuetaan erityisesti raskaan liikenteen ajoneuvokannan uudistumista.
- Toteutetaan tiukempaa pysäköintipolitiikkaa.
- Vähennetään asuntojen ostoenergiankulutusta ja rakennetaan uusiutuvaa energiantuotantoa.
- Edistetään vähähiilisten materiaalien ja puun käyttöä rakentamisessa.

### Elinkeinoelämän toimintaedellytykset

- Toteutetaan tieverkon kehittämistoimia tavara- ja joukkoliikenteen edellytyksiä parantaa.
- Toteutetaan raskaan liikenteen taukopaikat.
- Huomioidaan elinkeinoelämän tila- ja kuljetustarpeet maankäytön suunnittelussa sekä liikennejärjestelmän ja maankäytön yhteensovittamisessa.

## 5.1 Helsingin seutu kasvaa kestävästi

### 5.1.1. Varmistamme asuntotuotannon riittävyyden kasvavalla seudulla

Vuonna 2040 seudulla on ennakoitu olevan noin 1,9 milj. asukasta, mikä tarkoittaa noin 400 000 uutta asukasta nykytilanteeseen verrattuna. Väestönkasvuun varaudutaan seudulla varmistamalla asuntotuotannon riittävyys. Valtio ja kunnat huolehtivat asuntotuotannon edellytyksistä. Asuntotuotannon korkeaa määrää ei tavoitella seudulla asumisen laadun kustannuksella, vaan asukkaiden tarpeisiin rakennetaan monipuolisia ja laadukkaita asumisen vaihtoehtoja. Monipuolinen asuntotarjonta seudun eri osissa on keskeinen tekijä Helsingin seudun asukkaiden hyvinvoinnin, tasapainoisen sosiaalisen rakenteen sekä seudun veto- ja pitovoiman kannalta. Helsingin seudun asuntotuotantotavoite ja sitä vastaava asemakaavan määrä kunnittain vuosille 2024–2027 on kuvattu taulukossa 1.

*Taulukko 1. Helsingin seudun asuntotuotantotavoite ja sitä vastaava asemakaavan määrä kunnittain (2024–2027).*

	Asuntotuotantotavoite (asuntoa/vuosi)	Asuntokaavatarve (kem/vuosi)
<b>Espoo</b>	3 300	300 100
<b>Helsinki</b>	6 600	600 200
<b>Kauniainen</b>	80	7 300
<b>Vantaa</b>	2720	247 300
<b>Pääkaupunkiseutu</b>	<b>12 700</b>	<b>1 154 900</b>
<b>Hyvinkää</b>	400	36 400
<b>Järvenpää</b>	560	50 900
<b>Kerava</b>	510	46 400
<b>Kirkkonummi</b>	430	39 100
<b>Mäntsälä</b>	210	19 100
<b>Nurmijärvi</b>	380	34 600
<b>Pornainen</b>	80	7 300
<b>Sipoo</b>	430	39 100
<b>Tuusula</b>	460	41 800
<b>Vihti</b>	340	30 900
<b>Kuuma-kunnat</b>	<b>3 800</b>	<b>345 600</b>
<b>Helsingin seutu</b>	<b>16 500</b>	<b>1 500 500</b>

### **Asuntotuotanto**

- Seudulla rakennetaan 16 500 asuntoa vuosittain.
- Seudulla tuotetaan uutta asuntokaavaa 1,5 miljoonaa kerroneliometriä vuosittain.
- Kunnat huolehtivat määrätietoisesti asuntorakentamisen toteuttamis-edellytyksistä maapolitiikan, kaavoituksen ja infrarakentamisen keinoin.
- Valtio varmistaa seudun asuntotuotantotavoitteiden toteuttamisen edellytykset. Valtio osoittaa riittävän määrän kunnallistekniikka-avustuksia asuntorakentamiseen. Valtio osoittaa kaupunkiseutujen kasvun varmistamisen jonkin valtion toimijan vastuulle.
- Valtio tukee kuntien pitkäjänteisen maapolitiikan harjoittamista ja tämä näkyy myös lainsäädäntöuudistuksissa.

#### **5.1.2. Ohjaamme uuden maankäytön nykyiseen rakenteeseen**

Helsingin seudun pitkäjänteistä tiivistämistä nykyiseen kaupunkirakenteeseen ja kestävään liikennejärjestelmään tukeutuen jatketaan. Seudullisena tavoitteena on ohjata vähintään 95 % seudun tulevasta asuntotuotannosta ensisijaisille maankäytön kehittämisvyöhykkeille (kuva 4). Tavoite on seudullinen, ei kunta-kohtainen. Vuosina 2020–2022 tavoite on toteutunut 93-prosenttisesti, joten uudeksi tavoitteeksi on asetettu 95-prosenttia, sillä tuleva kasvu ei voi olla nykyistä hajautuvampaa. Yhdyskuntarakenteen tiivistäminen ja täydentäminen ei estä kylien kehittämistä. Lisäksi suunnitelmassa on osoitettu seudun pitkän aikavälin kasvusuunnat, jotka edellyttävät uusia merkittäviä joukkoliikenneinvestointeja ja -ratkaisuja. Kasvusuunnat tulevat käyttöön suurelta osin suunnitelman tavoitevuoden 2040 jälkeen. Niihin tukeutuvien alueiden rajaus tarkentuu joukkoliikennehankkeiden suunnittelun edetessä. Hankkeiden suunnittelu on hyvin eri vaiheissa. Seudun pitkän aikavälin kasvusuuntia ovat:

- Kerava-Nikkilä radan kehittämiseen liittyvä Talman-Nikkilän alue
- Turun tunnin juna -yhteyteen liittyvät Histan alue ja Veikkolan sekä Nummelan laajentumisalueet
- Raideliikenneratkaistuun tukeutuva Östersundom
- Klaukkalan joukkoliikennedyhteyteen tukeutuva Kivistön ja Klaukkalan välinen alue
- Ristikydön aseman kehittämiseen tukeutuva alue
- Palopuron aseman kehittämiseen tukeutuva alue
- Hirvihaaran aseman kehittämiseen tukeutuva alue

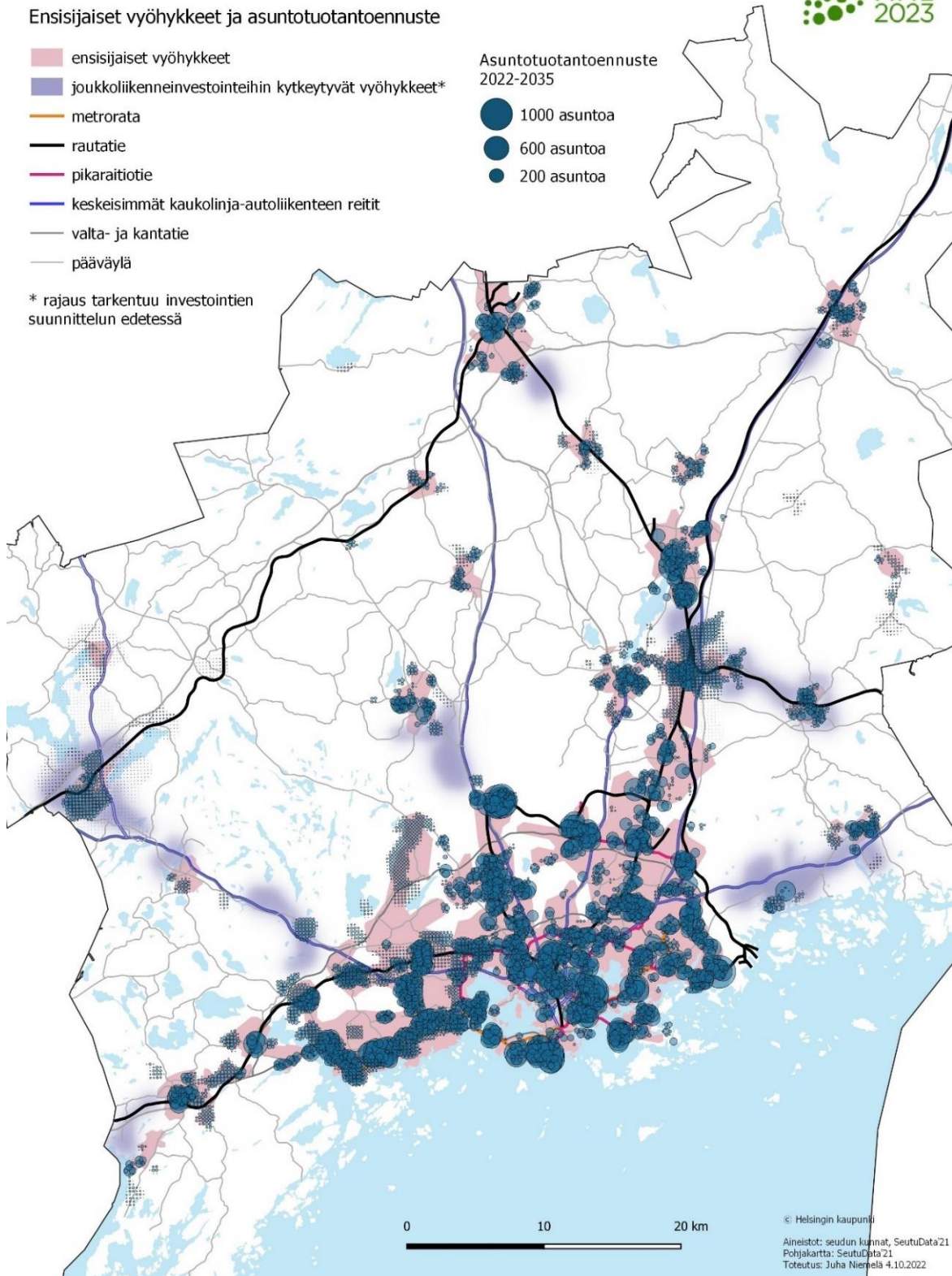
Ensisijaiset vyöhykkeet ja asuntotuotantoennuste

- ensisijaiset vyöhykkeet
- joukkoliikenneinvestointeihin kytkeytyvät vyöhykkeet\*
- metrorata
- rautatie
- pikaraitiotie
- keskeisimmät kaukolinja-autoliikenteen reitit
- valta- ja kantatie
- pääväylä

Asuntotuotantoennuste 2022-2035

- 1000 asuntoa
- 600 asuntoa
- 200 asuntoa

\* rajaus tarkentuu investointien suunnittelun edetessä



Kuva 4. MAL 2023 -suunnitelman ensisijaiset maankäytön kehittämissvyöhykkeet ja asuntotuotantoennuste.

Tiivistäminen säästää seudun hiilinieluja ja -varastoja, joista tärkeimmät ovat seudun metsät. Tiivistäminen luo myös edellytykset palveluiden paremmalle saavutettavuudelle kestäväillä kulkutavoilla ja seudun keskusten elinvoimalle. Tiivistäminen toteutetaan lähiluontoa säästäten ja rakentamalla viherelementtejä. Seudullisten viheralueiden yhtenäisyys ja jatkuvuus varmistetaan. Hiilinielut ja -varastot huomioidaan osana maankäytön vaikutusten arviointia.

Täydennysrakentamismahdollisuuksien lisäämiseksi selvitetään valtion ja kuntien yhteistyönä korkeajännitejohtojen tunnelointia seudulla. Korkeajännitejohtojen tunneloinnin avulla voidaan ottaa keskeisiä alueita tehokkaan rakentamisen piiriin ja tiivistää kaupunkirakennetta hyvillä sijainneilla ja hyvän joukkoliikenteen alueilla. Selvityksessä arvioidaan tunneloinnin teknistä ratkaisua ja kustannuksia, tunneloinnin hyötyjä asuntorakentamisen ja kaupunkirakenteen näkökulmista sekä selvitetään ARA:n infra-avustusrahojen ja muiden rahoituslähteiden hyödyntämisen mahdollisuuksia rakentamisen avustamiseksi.

Tieliikenteen nopeusrajoituksia alentamalla on mahdollista vaikuttaa maankäytön kehittämisedellytyksiin sekä ottaa alueita tehokkaammin käyttöön hyvin liikenneyhteyksien läheisyydessä. Nopeusrajoitusten alentaminen vähentää hiilidioksidipäästöjä, liikenteen melua, pienhiukkas- ja typenoksidipäästöjä sekä parantaa tehokkaasti liikenneturvallisuutta. MAL-suunnitelman toimenpiteenä selvitetään väyläkohtaisesti ajonopeuksien laskun vaikutuksia kaupunkirakenteen sisällä valtion väyläverkolla. Nopeuden vähimmäistasosta poikkeaminen voi olla perusteltua paikallisten olosuhteiden sitä vaatiessa esimerkiksi maankäytön tiivistämiseksi.



## Kestävän kasvun ohjaaminen

- Seudun uudesta asuntotuotannosta vähintään 95 % ohjataan maankäytön ensisijaisille kehittämisvyöhykkeille erityisesti keskustoihin ja raideliikenteeseen tukeutuen. Tavoite on seudullinen, ei kuntakohtainen. Kunnat kehittävät vyöhykkeitä pitkäjänteisesti maankäytöltään tehokkaina ja sekoittuneina alueina.
- Sidotaan seudun uusien kasvusuuntien avaaminen kestävästä liikunnasta edistäviin tulevaisuuden joukkoliikenneinvestointeihin.
- Kunnat huomioivat hiilinielut ja -varastot osana maankäytön (ilmasto)vaikutusten arviointia.
- Kunnat säästävät täydennysrakentamisen yhteydessä lähiluontoa yleis- ja asemakaavaratkaisuin ja huomioivat erilaisten viherelementtien merkityksen luonnon monimuotoisuudelle ja ilmastonmuutokseen sopeutumiselle.
- Valtio osoittaa kunnallistekniikka-avustukset ja korkotuettujen asuntojen käynnistysavustukset maankäytön ensisijaisella kehittämisvyöhykkeillä sijaitseville kohdealueille. Kunnallistekniikka-avustuksia myönnettäessä tulee huomioida entistä paremmin tarve täydennysrakentamiselle.
- Selvitetään valtion ja kuntien yhteistyönä korkeajännitejohtojen tunnelointia täydennysrakentamismahdollisuuksien lisäämiseksi seudulla. Valtio sitoutuu rahoittamaan selvityksiä ja rakentamisen kustannuksia 30 % rahoitusosuudella.
- Selvitetään väyläkohtaisesti ajonopeuksien laskun vaikutuksia kaupunkirakenteen sisällä valtion väyläverkolla. Nopeuksien lasku edellyttää kuntien ja valtion erillistä päätöstä. Nopeuden vähimmäistasosta poikkeaminen voi olla perusteltua paikallisten olosuhteiden sitä vaatiessa esimerkiksi maankäytön tiivistämiseksi. Nopeusrajoitusten alentamisen vaikutuksia selvitetään monipuolisesti mm. suhteessa liikenteen päästöihin, meluun, saavutettavuuteen, liikenneturvallisuuteen sekä kansainvälisiin yhteyksiin (terminaalit). Nopeusrajoitusten muutostarpeita tarkastellaan yhteistyössä kuntien ja valtion kesken mm. tieverkon luokittelutyön päivityksen yhteydessä sekä muissa asianmukaisissa prosesseissa.
- Valtio huomioi omissa prosesseissaan yhteistyön seudun toimijoiden kanssa nopeusrajoitusten muutoksia koskien. Valtio ja kunnat määrittävät yhdessä seudullisen nopeusrajoituspolitiikan.

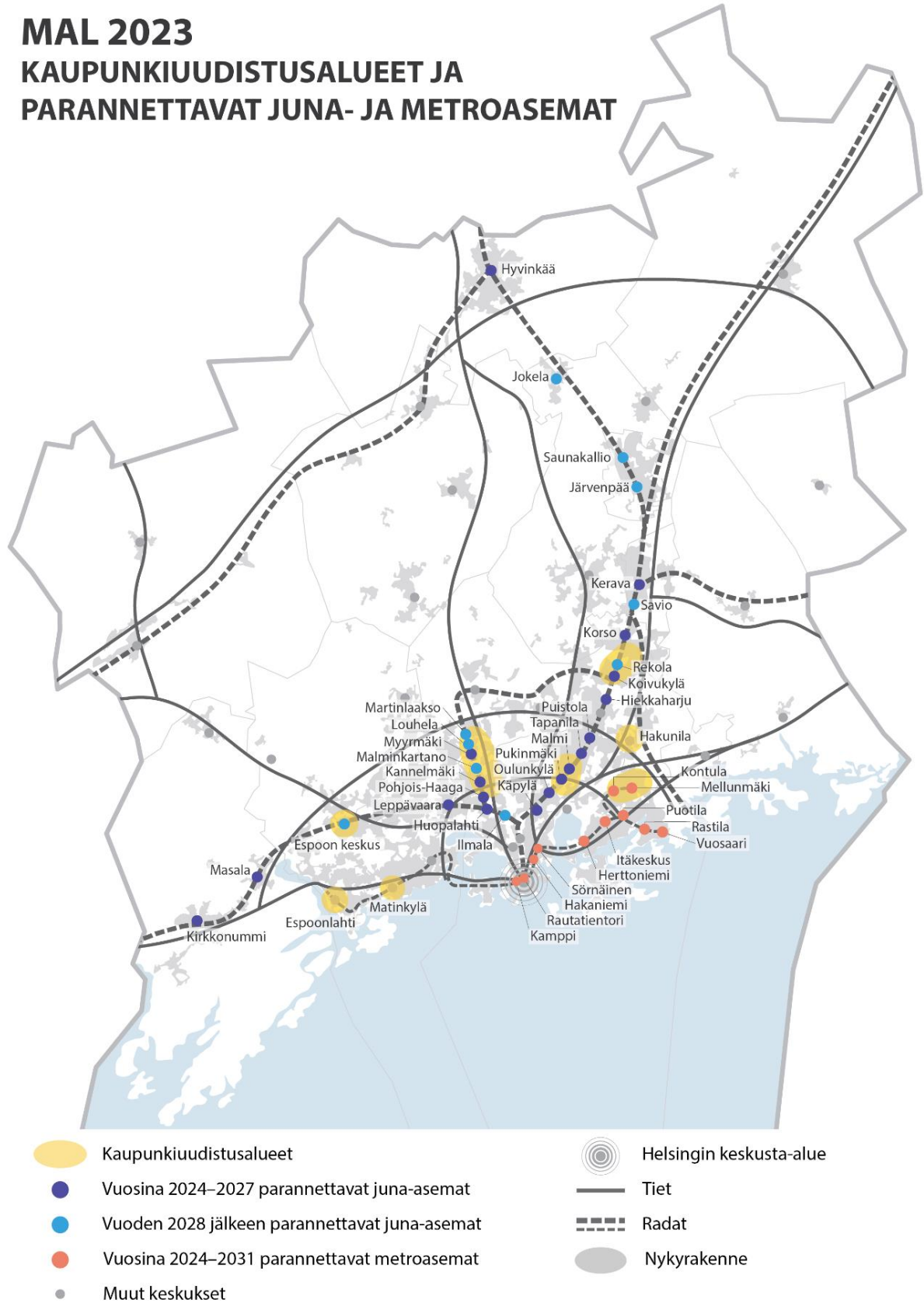
## **Asemanseutujen kehitystä vauhditetaan asemien laatutasoa ja käytettävyyttä parantamalla**

Asemanseuduilla on paljon tiivistämispotentiaalia ja niiden kehittäminen on koko seudun kannalta tärkeää. Asemanseutuja kehitetään toiminnoiltaan, kaupunkikuvaltaan ja asumistarjonnaltaan monipuolisina alueina. Asemanseutujen kehitykseen haetaan vauhtia juna- ja metroasemien korjaus- ja parantamishankkeista. Juna- ja metroasemien korjaus- ja parantamistoimenpidekokonaisuuden tavoitteena on kehittää Helsingin seudun asemien viihtyisyyttä, toimivuutta ja turvallisuutta sekä sen myötä parantaa kestävien kulkutapojen houkuttelevuutta, lisätä joukkoliikenteen käyttöä ja vauhdittaa asemanseutujen kehitystä. Lisäksi asemien parantamisella tuetaan kaupunkiuudistusalueiden kehitystä (kuva 5, luku 5.2.3).

Juna-asemien toimenpidepaketti (taulukko 2) on määritetty Helsingin seudun juna-asemien kehittämis- ja peruskorjaustarve -selvityksessä tunnistettujen toimenpiteiden kiireellisyyden pohjalta. Juna-asemien toimenpidekokonaisuudet täsmentyvät yksityiskohtaisempien kuntotarkastusten ja jatkosuunnittelun perusteella. Lisäksi asemien kunnossapitoon tulee varata riittävä rahoitus ja kunnossapidon vastuut tulee selkeyttää. Toimenpiteiden etenemisen varmistamiseksi tulee koota asematoimijoiden verkosto. Parannushankkeiden yhteydessä on hyvä pyrkiä myös laajemmin kehittämään asemia ja niiden ympäristön laatua. Juna-asemien korjaus- ja parantamistoimenpiteitä jatketaan koko MAL-investointiohjelmakauden ajan eli vuoteen 2035 saakka.

Myös vanhoja metroasemia peruskorjataan ja kehitetään (taulukko 3). Useat metroasemat ovat alkuperäisen elinkaarensa päässä ja edellyttävät pitkäjänteistä peruskorjausta ja korvausinvestointeja. Asemien laatutason, käytettävyyden ja turvallisuuden parantamisella lisätään joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja varmistetaan olemassa olevan järjestelmän korkea käyttöaste. Peruskorjausten yhteydessä pyritään huomioimaan seudun strategiset tavoitteet asemanseutujen tiivistämisen ja eriytymiskehityksen vähentämisen suhteen. Metroasemien hankekokonaisuuteen kuuluu mm. metroasemien peruskorjauksia, paloturvallisuuden parantamista sekä hissien ja liukuportaiden uusimisia. Vuosien 2024–2027 toimenpiteiden alustava kustannusarvio on noin 167 milj. euroa ja vuosien 2028–2031 alustava kustannusarvio on noin 42 milj. euroa.

# MAL 2023 KAUPUNKIUUDISTUSALUEET JA PARANNETTAVAT JUNA- JA METROASEMAT



Kuva 5. Kaupunki uudistusalueet sekä parannettavat juna- ja metroasemat.

Taulukko 2. Vuosina 2024–2027 ja vuoden 2028 jälkeen parannettavat juna-asemat.

Vuosina 2024–2027 parannettavat juna-asemat	Vuoden 2028 jälkeen parannettavat juna-asemat
<b>Malmin asema</b> , Helsinki	<b>Espoon asema</b> , Espoo
<b>Kannelmäen asema</b> , Helsinki	<b>Ilmalan asema</b> , Helsinki
<b>Puistolan asema</b> , Helsinki	<b>Jokelan asema</b> , Tuusula
<b>Oulunkylän asema</b> , Helsinki	<b>Järvenpään asema</b> , Järvenpää
<b>Koivukylän asema</b> , Vantaa	<b>Louhelan asema</b> , Vantaa
<b>Pohjois-Haagan asema</b> , Helsinki	<b>Malminkartanon asema</b> , Helsinki
<b>Tapanilan asema</b> , Helsinki	<b>Martinlaakson asema</b> , Vantaa
<b>Kirkkonummen asema</b> , Kirkkonummi	<b>Rekolan asema</b> , Vantaa
<b>Leppävaaran asema</b> , Espoo	<b>Saunakallion asema</b> , Järvenpää
<b>Huopalahden asema</b> , Helsinki	<b>Savion asema</b> , Kerava
<b>Keravan asema</b> , Kerava	
<b>Myyrmäen asema</b> , Vantaa	
<b>Hiekkaharjun asema</b> , Vantaa	
<b>Korson asema</b> , Vantaa	
<b>Käpylän asema</b> , Helsinki	
<b>Hyvinkään asema</b> , Hyvinkää	
<b>Masalan asema</b> , Kirkkonummi	
<b>Pukinmäen asema</b> , Helsinki	

Taulukko 3. Vuosina 2024–2031 parannettavat metroasemat

Vuosina 2024–2031 parannettavat metroasemat
<b>Päärautatieasema</b>
<b>Itäkeskus</b>
<b>Herttoniemi</b>
<b>Kamppi</b>
<b>Vuosaari</b>
<b>Kontula</b>
<b>Mellunmäki</b>
<b>Rastila</b>
<b>Puotila</b>
<b>Hakaniemi</b>
<b>Sörnäinen</b>

Helsingin päärautatieasema on Suomen merkittävin joukkoliikenteen solmu. Sen vaihtoyhteydet junista muuhun joukkoliikennejärjestelmään ovat pitkiä, eivätkä nykyisellään palvele käyttäjää parhaalla mahdollisella tavalla. Erityisesti metro- ja junamatkustajien vaihtoyhteydet ovat heikot. MAL-suunnitelman jatkotyössä selvitetään, millaisella toimenpidekokonaisuudella päärautatieaseman

vaihtoyhteyksiä tulisi kehittää. MAL-suunnitelman jatkotyössä tarkentuvat toimenpide-ehdotukset Helsingin päärautatieaseman vaihtoyhteyksien parantamiseksi huomioidaan vuonna 2023 käynnistyvän päärautatieaseman metroaseman peruskorjauksen hankesuunnittelussa.

Asemien parantamisen kohdistuvien investointien lisäksi valtio tukee Helsingin seudun kestävästä kasvusta luopumalla tarpeettomista kiinteistöomistuksistaan asemanseuduilla ja muilla keskeisillä sijainneilla ja edistää aktiivisesti näiden maankäytön kehittymistä luovuttamalla maaomaisuuttaan kaupungeille rakentamiseen. Tämä koskee myös tarpeettomia liikennealuevarauksia.

#### **Asemat ja asemanseudut**

- Kunnat kaavoittavat ja toteuttavat asemanseuduista tehokkaita ja toimivia asumisen ja työn tekemisen paikkoja, joissa palvelut ovat helposti ja kestävästi saavutettavissa. Kunnat tiivistävät asemanseutujen maankäyttöä huomioiden paikan ominaispiirteet, monimuotoinen ja laadukas kaupunkikuva sekä asutuskäytäntö.
- Toteutetaan seudun juna- ja metroasemien korjaus- ja parantamishankkeita kuntien ja valtion yhteisrahoituksella sekä huolehditaan jatkuvasta kunnossapidosta asemien yleisilmeen ja viihtyisyyden parantamiseksi.
- Juna-asemien perusparannus- ja kehittämistoimenpiteiden teemapaketille varataan vuosille 2024–2027 45 milj. euroa. Vuoden 2028 jälkeen parannettavien asemien kustannusarvio on 21 milj. euroa.
- Juna-asemien korjaus- ja kehittämissuunnitelman toimeenpanon varmistamiseksi ja asemanseutujen kehittämisen edistämiseksi kootaan asematoimijoiden verkosto.
- Metroasemien peruskorjausten toteutukseen varataan 209 milj. euroa vuosille 2024–2031.
- Valtio luopuu tarpeettomista kiinteistöomistuksistaan ja liikennealuevarauksistaan asemanseuduilla ja muilla keskeisillä sijainneilla sekä edistää aktiivisesti näiden maankäytön kehittymistä.
- Selvitetään ja suunnitellaan Helsingin päärautatieaseman joukkoliikenteen vaihtojen parantamistoimenpiteitä.

### **5.1.3. Edistämme kestävästä liikkumisesta**

#### **Joukkoliikenteen taloudellinen kestävyys ja kilpailukykyisuus varmistettava**

Toimiva joukkoliikennejärjestelmä on kestävä liikennejärjestelmän selkäranka. Joukkoliikenteen toimintaedellytyksistä ja taloudellisesta kestävästä on huolehdittava niin lyhyellä kuin pitkälläkin aikavälillä. Pitkällä aikavälillä on varmistettava, että joukkoliikenteen kilpailukyky suhteessa henkilöautoliikenteeseen

paranee. Joukkoliikenteen kilpailukykyä ja kulkutapaosuutta kasvatetaan esim. joukkoliikenteen palvelutasoa parantamalla ja liikennettä nopeuttamalla sekä pitämällä lippujen hinnat kilpailukykyisellä tasolla. Tämä edellyttää valtiolta ja kunnilta vahvoja panostuksia joukkoliikenteeseen.

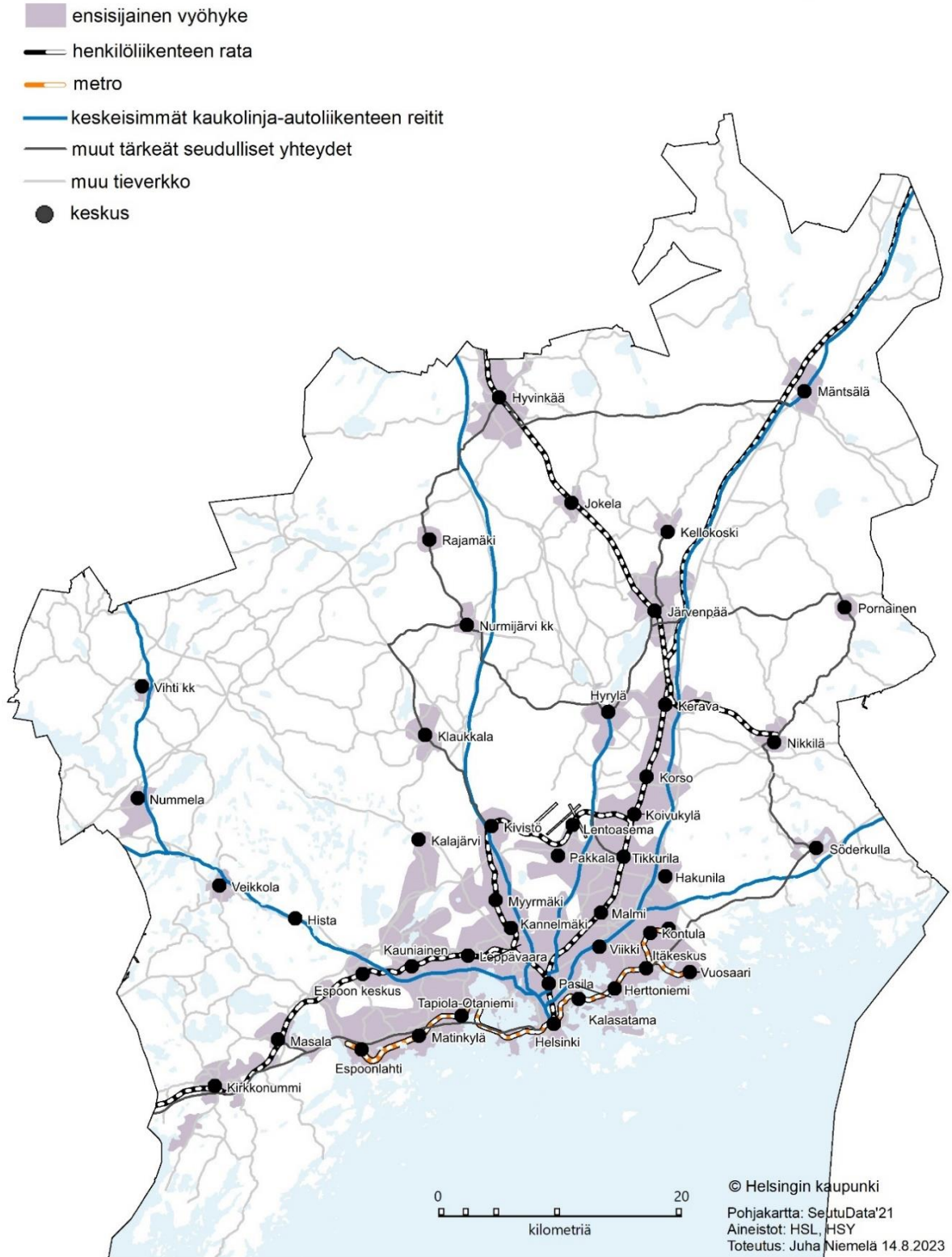
Valtion avustukset joukkoliikenteeseen ovat olleet ennen koronapandemiaa joukkoliikenteen järjestämisen kokonaiskustannuksiin nähden hyvin pieniä. Joukkoliikenteen kilpailukykyisyyden säilyttämisen näkökulmasta on kriittistä, että valtion joukkoliikenneavustus pidetään jatkossakin samalla tasolla kuin koronapandemian vuosina. Valtio lisää panostuksiaan joukkoliikenteeseen lipun hintojen alentamiseksi ja palvelutason parantamiseksi sekä joukkoliikenteen kulkumuotoisuuden kasvattamiseksi. Tämä osaltaan lisää olemassa olevan joukkoliikennejärjestelmän tehokkaampaa hyödyntämistä. Panostukset kohdistetaan koko seudun joukkoliikennejärjestelmään. Petteri Orpon hallitusohjelman mukainen, joukkoliikenteen asiakashintaan vaikuttava ALV:n nosto 10 %:sta 14 %:iin tulee kompensoida seudun joukkoliikenteelle.

Joukkoliikenteen investointien mukaiset infrakustannukset ovat kasvaneet 2010-luvulta alkaen ja kasvu jatkuu myös tulevaisuudessa. Myös joukkoliikenteen opeointikustannukset lisääntyvät, kun uusia raidehankkeita toteutetaan ja liikennöinnin toteuttamiseksi investoidaan uuteen kalustoon sekä varikoihin. HSL:n jäsenkunnat varmistavat osaltaan joukkoliikenteen taloudellisen kestävyuden ja kilpailukyyn.

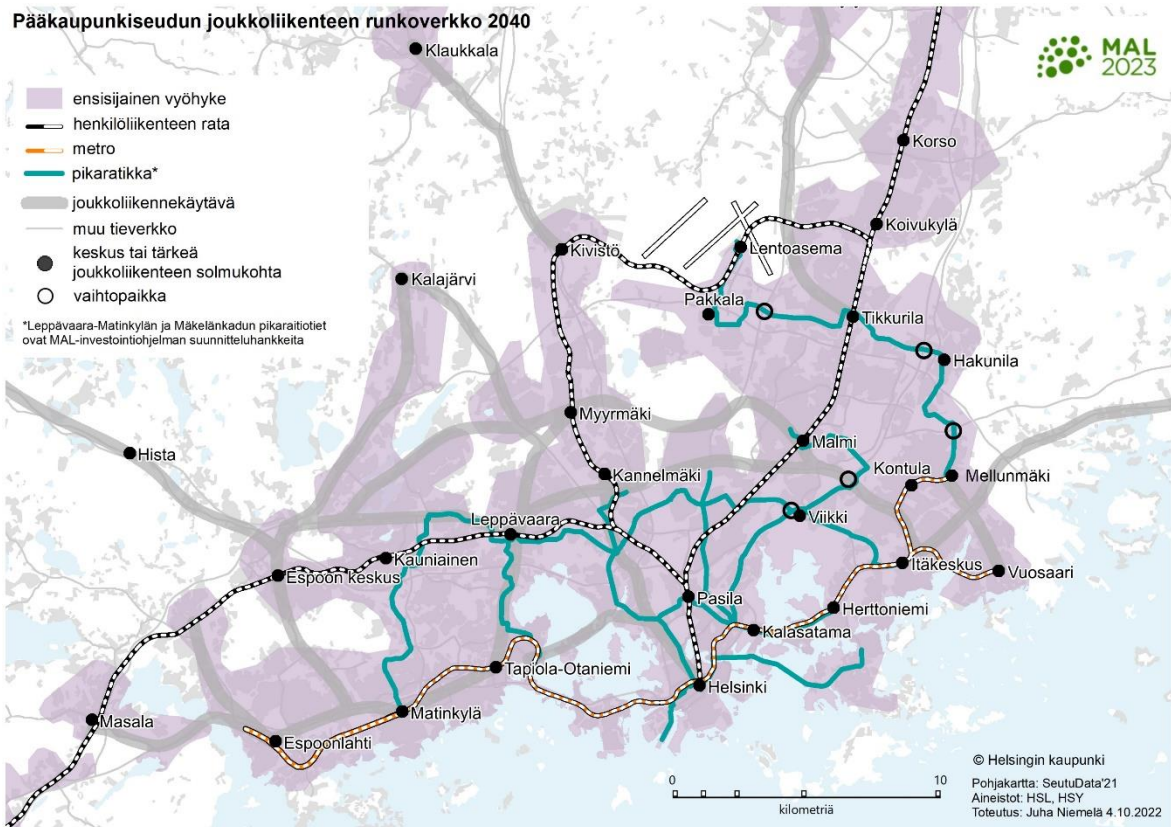
### **Joukkoliikenteen runkoverkko toimii joukkoliikennejärjestelmän selkärangana**

MAL 2023 -suunnitelmassa on päivitetty Helsingin seudun joukkoliikenteen runkoverkko vuoteen 2040 (kuvat 6 ja 7). Tiivistämällä maankäyttöä luodaan edellytykset joukkoliikenteen runkoverkoston riittävälle käyttäjäpotentiaalille ja liikennöinnin parantamiselle. Joukkoliikenteen runkoverkon osalta on tärkeää, että liikenne on nopeaa, luotettavaa ja että vuoroväli on riittävän tiheä. Joukkoliikennettä nopeuttamalla tarjotaan henkilöautolle kilpailukykyinen liikkumisvaihtoehto. Joukkoliikenteen nopeuttamisen toimenpiteet voivat käsittää esim. liikennevalotuisuuksia, pysäkkivälien tiheyttä, kaistavarauksia tai muita infrastruktuurin parantamistoimia, joilla nopeutta voidaan lisätä. Joukkoliikenteen nopeuttamisen toimenpiteitä selvitetään yksityiskohtaisemmin, minkä jälkeen valtio ja kunnat edistävät niiden toteutusta.

## Helsingin seudun joukkoliikenteen runkoverkko 2040



Kuva 6. Helsingin seudun joukkoliikenteen runkoverkko 2040.



Kuva 7. Joukkoliikenteen runkoverkko 2040 pääkaupunkiseudulla.

## Toimivat matkaketjut ja liityntäpysäköinti

Joukkoliikenteen sujuvilla vaihdoilla on merkittävä vaikutus matkaketjujen toimivuuteen ja sen myötä koko kestävä liikennejärjestelmän houkuttelevuuteen. Joukkoliikenteen solmukohtien matkustajainformaatiota, esteettömyyttä ja viihtyisyyttä tulee parantaa. Vaihtopaikat ja terminaalit tulee suunnitella joukkoliikenteen ja sen toiminnan parantamiseksi. Joukkoliikenteen näkökulmasta on tärkeä kehittää myös kestäviä ja vähäpäästöisiä ns. last-mile -yhteyksiä joukkoliikenteen solmukohtiin kytkeytyväksi.

Sekä autojen että pyörien liityntäpysäköinti on tärkeä osa kestäviä matkaketjuja. Liityntäpysäköinti palvelee erityisesti seudun kehysalueita, joissa joukkoliikenteen palvelutaso ei ole yhtä korkea kuin seudun ydinalueilla. Liityntäpysäköinnin osalta merkittäviä puutteita on erityisesti pyörien liityntäpysäköinnin laadussa, kuten runkolukituksen mahdollisuuksissa. MAL-suunnitelman toimenpitein edistetään turvallisen pyöräpysäköinnin toteutumista. Pyörien liityntäpysäköintiä edistetään osana valtion ja kuntien yhteistä pienten ja keskisuurten hankkeiden ohjelmaa sekä juna-asemien kehittämistoimien yhteydessä.



Autojen liityntäpysäköinnin kysyntä on vähentynyt etätyön vakiintumisen myötä, eikä seudulla ole akuuttia tarvetta lisätä autojen liityntäpysäköintipaikkoja. Autojen liityntäpysäköinnin osalta tasataan seudun liityntäpysäköintialueiden kuormitusta mm. reaaliaikaista liityntäpysäköinti-informaatiota kehittämällä sekä maksullisuutta ja tunnistautumista lisäämällä erityisesti seudun ydinalueen liityntäpysäköintialueilla. Tunnistautumista lisäämällä varmistetaan, että liityntäpysäköintipaikat ovat joukkoliikenteen käyttäjien käytössä.

Suurten infrahankkeiden yhteydessä tulee huolehtia liityntäpysäköintipaikkojen toteutuksesta, millä varaudutaan tulevaisuuden kysyntään seudun kasvaessa. Seudulla toteutetaan edellisellä nelivuotiskaudella sovitut **Keravan ja Hyvinkään** liityntäpysäköintikohteet valtion ja kuntien yhteistyönä vuosina 2024–2027.

On tärkeä selvittää tapoja, joilla liityntäpysäköinnin kehittämis- ja säilyttämisedellytyksiä voidaan parantaa asemanseutujen maankäyttöhankkeiden yhteydessä, jotta liityntäpysäköintipaikkojen määrä ei merkittävästi vähenisi keskeisillä joukkoliikenteen liityntäpaikoilla. Liityntäpysäköinnin kehittämistarpeita on kuvattu yksityiskohtaisemmin liityntäpysäköinnin toimenpideohjelman päivityksessä vuodelta 2023.

Liikenne12 -suunnitelman mukaisesti valtionavustusta voidaan kohdentaa mm. metro- ja kaupunkiraideliikenteen liityntäpysäköintiin vuosina 2025–2027. Helsingin seudulla vuosien 2025–2027 avustuskohteiksi sopisivat mm. **Mellunmäen** ja **Puotilan** metroasemien liityntäpysäköintialueiden kehittäminen.

Kestävien matkaketjujen toteutumista edistää myös seudun yhtenäinen kaupunkipyöräjärjestelmä. Seudullisen kaupunkipyöräpalvelun järjestämistapaa tutkitaan HSL-vetoisesti. Seudullinen järjestelmä on käyttäjälle erillisiä järjestelmiä selkeämpi sekä lisää resurssi- ja kustannussäästöjä. Seudullisen kaupunkipyöräjärjestelmän on tarkoitus tulla käyttöön vuonna 2026.

## Kilpailukykyinen joukkoliikenne

- Parannetaan joukkoliikenteen kilpailukykyä suhteessa henkilöautoliikenteeseen.
- Valtio panostaa 150 milj. euroa vuodessa lisää joukkoliikenteen lipun hintojen alentamiseksi ja palvelutason parantamiseksi. Lipun hintoja alennettaisiin 20–30 %.
- Valtio kompensoi ALV:n noston 10 %:sta 14 %:iin seudun joukkoliikenteelle.
- Varmistetaan joukkoliikenteen runkoverkon houkuttelevuus riittävällä vuorovälillä, luotettavuudella ja nopeudella.
- Toteutetaan joukkoliikennettä nopeuttavia toimenpiteitä katu- ja tieverkolla ml. kaistajärjestelyt.
- Kehitetään lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuutta eri toimijoiden yhteistyönä.
- HSL:n jäsenkunnat varmistavat joukkoliikenteen taloudellisen kestävyuden ja kilpailukyvyn.

## Joukkoliikenteen matkaketjut ja liityntäliikenne

- Varmistetaan toimivat liityntäyhteydet joukkoliikenteen runkoverkkoon ja huolehditaan vaihtopaikkojen sujuvat vaihdot liikennemuodosta toiseen. Mikroliikkumisen palvelut, kuten sähköpotkulaudat ja kaupunkipyörät, täydentävät kestäviä matkaketjuja ja joukkoliikennejärjestelmää.
- Liityntäpysäköintiä toteutetaan seudulliset tarpeet huomioiden. Seurataan kuormitusasteiden kehittymistä, pidetään yllä liityntäpysäköinnin tilannekuvaa ja päivitetään tavoitteita tarpeen mukaan.
- Seudun ydinvyöhykkeillä, tiiviin maankäytön alueilla keskeisin liityntäpysäköinnin muoto on pyöräliityntäpysäköinti. Parannetaan pyöräpysäköinnin laatua mm. runkolukitusmahdollisuuksia sekä pysäköintikatoksia lisäämällä.
- Toteutetaan autojen ja pyörien liityntäpysäköintiä infrahankkeiden yhteydessä, valtionavustuksia hyödyntäen sekä asemien kehittämishankkeiden yhteydessä. Valtio ja kunnat toteuttavat liityntäpysäköintikohteita yhteistyössä seudullisesti sovitun kustannusjaon mukaisesti.
- Edistetään kestävien matkaketjujen toteutumista kehittämällä liityntäpysäköintiä erityisesti seudun kehysalueella, joukkoliikenteen runkoyhteyksien varrella. Toteutetaan edellisellä nelivuotiskaudella sovitut **Keravan** ja **Hyvinkään** liityntäpysäköintikohteet valtion ja kuntien yhteistyönä vuosina 2024–2027.
- Seudun ydinvyöhykkeillä tasataan autojen liityntäpysäköinnin kysyntää eri alueiden välillä reaaliaikaista informaatiota kehittämällä sekä maksullisuutta lisäämällä. Kuormitetuilla ydinalueiden liityntäpysäköintialueilla tunnistautumista lisäämällä varmistetaan liityntäpysäköinti joukkoliikenteen käyttäjille.
- Toteutetaan seudullisesti yhtenäinen kaupunkipyöräjärjestelmä.

## **Junaliikenteen kehittämisessä varaudutaan kalustoinvestointeihin ja toteutetaan lähijunaliikenteen varikot**

Helsingin seudun lähijunaliikenteen palvelutason kehittäminen tulee ajankohdittaiseksi käynnissä olevien rataverkon kehittämishankkeiden, kuten Espoon kaupunkiradan valmistumisen sekä mahdollisen Järvenpään lisäliikenteen myötä, mutta myös pidemmällä aikavälillä muun rataverkon kehittämisen, kuten Kerava-Nikkilä-ratayhteyden henkilöliikenteelle avaamisen myötä. Lähijunaliikenteen kehittäminen edellyttää uusia kalustoinvestointeja, jotka osaltaan edellyttävät myös uusien lähijunaliikenteen varikoiden toteutusta. Kehäradalle toteutetaan Lapinkylän asema vuosina 2032-2035. Kivistön keskustan maankäyttö ja tuleva kaupunkirakenne tulevat tukeutumaan uuteen Lapinkylän asemaan.

Digirata-hankkeen mukainen ETCS-järjestelmä (European Train Control System) edellyttää uutta laitteistoa sekä ratainfraan että kalustoon. Valtio vastaa valtakunnallisen Digirata-hankkeen kustannuksista. Valtio ja kunnat valmistautuvat omistamiensa yhtiöiden junakaluston varusteluun. Digirata -hankkeen ja kalustohankinnan myötä valmistaudutaan tihentämään junaliikenteen vuoroväli kaupunkiradoilla 10 minuutista 7,5 minuuttiin.

Rataverkon kunnossapidon toimintaedellytyksiä varmistamaan rakennetaan pistoraide pääradalta Hiekkaharju-Koivukylä-väliltä Hosantielle perustettavalle ratasepelin kuormauspaikalle. Lisäksi raide mahdollistaa Santaradan ympäristön vapauttamisen asuntorakentamiseen ja kaupunkirakenteen tiivistämisen niin, että 95 % uusista asunnoista on mahdollista sijoittaa ensisijaiselle vyöhykkeelle. Pistoraiteen kustannusarvio on 4 milj. euroa. Raiteen toteuttaminen vastaa Santarataa koskevaan MAL-sopimuskirjaukseen (2020–2031).

Tulevaisuuden lähijunaliikenteen käyttöön hankittava uusi kalusto ei tule mahtumaan Ilmalan varikolle, joka toimii nykyisellään lähi- ja kaukojunaliikenteen junakaluston varikkona. Lähijunaliikenteen uusilla varikoilla on lähijunaliikenteen lisäksi merkittävä vaikutus valtakunnalliseen junaliikenteeseen, sillä varikoiden toteuttamisen myötä ruuhkaiselta Helsinki-Pasila -rataosuudelta on mahdollista vapauttaa kapasiteettia muun liikenteen käyttöön, kun HSL:n junien kunnossapito siirretään pois Ilmasta ja huoltoraiteet voidaan ottaa linjaliikenteen käyttöön. Myöskään uusia ratahankkeita ei kannata rakentaa, jos kapasiteettia ei saada vapautettua Helsinki-Pasila -osuudelta uusien varikoiden myötä.

Junaliikenteen lisääminen edellyttää uusia kalustoinvestointeja, jotka osaltaan edellyttävät uusien lähijunaliikenteen varikoiden toteutusta. Helsingin seudulla lähiliikenteen junien käyttöön tarvitaan kolme uutta varikkoa, joista kaksi on

kunnossapitovarikkoja ja yksi säilytysvarikko. Varikoiden sijainnit tulee päättää ja suunnittelu sekä toteutus käynnistää mahdollisimman pian, jotta uudet kalustohankinnat voidaan toteuttaa ja lähijunaliikennettä kehittää. Varikkojen sijainneilla on merkittävä vaikutus vuosittaisiin operointikustannuksiin ja sijainnin vaikutus on hyvin pitkäaikainen. Uusimaa-kaavassa raskaan raideliikenteen varikot on sijoitettu Helsingissä Ilmalaan, Rantaradalla Kirkkonummen ja Espoon rajalle (Mankki/Luoma) sekä Pääradalla Keravan Jäspilään (kuva 8).

Vuonna 2022 valmistuneessa HSL:n lähijunaliikenteen alustavassa varikkoselvityksessä on esitetty, että Pääradan suunnalla hyvä varikon sijainti olisi lähellä Keravan liikennepaikkaa. Keravan läheisyydessä sijaitseva varikko palvelisi jatkossa myös Nikkilän ja Järvenpään lähijunaliikennettä. Keravan läheisyydestä toimivaksi sijainniksi on tunnistettu **Jäspilän alue**.

Rantaradan osalta toimivaksi varikon sijainniksi on tunnistettu Kaukalahden liikennepaikan läheisyys, joka toimii tulevaisuudessa Espoon kaupunkiradan pääteasemana. Varikon olisi hyvä sijaita lähellä Kirkkonummea, jolloin varikko palvelisi mahdollisimman hyvin myös Kirkkonummelle ja Siuntioon päättyvää liikennettä. Rantaradalta Kaukalahden ja Kirkkonummen läheisyydestä parhaimmiksi varikkosijainneiksi on tunnistettu **Mankin** ja **Luoman** alueet. Aiemmin tarkastelussa ollut Kirkkonummen Vuohimäki on jätetty pois tarkasteluista suuren siirtoajotarpeen ja mahdollisten kapasiteettiongelmien vuoksi.

Nykyisellään Kehäradan junien päätepiisteet ovat Helsingin rautatieasemalla, minkä johdosta Ilmalan varikon sijainti on hyvä, ja kalustomäärän kasvaessa uutta säilytyskapasiteettia kannattaakin toteuttaa palvelemaan ensisijaisesti muita linjoja, jotta Kehäradan liikenteen tarpeisiin riittää Ilmalassa kapasiteettia jatkossakin. Mikäli Ilmalan varikosta joudutaan luopumaan, Ilmalaa korvaamaan täytyy toteuttaa varikko Vantaalle Kehäradalle. Varikkoselvityksessä Kehäradan osalta tutkittiin kunnossapitovarikon sijainteja **Petaksessa** ja **Keimolassa**.

Uusimaa 2050 -kaavassa lähijunaliikenteen varikkoja koskevat merkinnät ovat Helsingin Ilmalassa sekä uudet varikot Rantaradalla Kirkkonummen ja Espoon rajalla sekä Pääradalla Keravan Jäspilässä. Ilmalan varikko on merkitty asema-kaavassa rautatiealueeksi. Mankin ja Luoman osalta alueet sijaitsevat Espoon eteläosien yleiskaavassa ja Kirkkonummen yleiskaavassa 2020 maa- ja metsätalousvaltaisella alueella. Kummallakaan alueella ei ole voimassa olevaa asema-kaavaa. Varikoiden sijoittaminen alueelle edellyttäisi yleiskaavojen muuttamista ja asemakaavoitusta. Suunnittelutilanteen osalta Keravan Jäspilä on pisimmällä, sillä varikko sijaitsee Keravan yleiskaavassa 2035 teollisuus- ja varastoalueella,

jonne saa sijoittaa logistiikka- ja varikkotoimintoja. Keravan ajantasa-asemakaa-  
vassa alue on merkitty rautatiealueeksi. Varikon sijoittaminen Jäspilään ei edel-  
lyttäisi kaavamutoksia.



*Kuva 8. Uusimaa-kaavassa raskaan raideliikenteen varikot on sijoitettu Helsingissä Il-  
malaan, Rantaradalla Kirkkonummen ja Espoon rajalle (Mankki/Luoma) sekä Päära-  
dalla Keravan Jäspilään.*

Tehokkaan lähijunaliikenteen liikennöinnin mahdollistavan varikkokokonaisuuden suunnittelun eteneminen on edellytyksenä MAL-sopimuksen (2020-2031) kohdassa 4.2 mainituille valtion panostuksille Espoon kaupunkirataa koskien. Alueellisen junaliikenteen toimivuus ja palvelutaso ovat tärkeitä erityisesti HSL-alueen ulkopuolisille kunnille ja laajemmin koko työssäkäyntialueelle. Alueellisen junaliikenteen kehittämisen ja mahdollisten junavuorojen lisäämisten osalta on tarve tiivistää yhteistyötä eri osapuolten kesken.

## Junaliikenteen kehittäminen ja kalustoinvestoinnit

- Valmistaudutaan lähijunaliikenteen kehittämiseen Kauklahteen, Järvenpäähän, Nikkilään sekä tarvittaviin kalustoinvestointeihin. Lähijunaliikenteen kehittäminen edellyttää varikoiden toteuttamista.
- Varmistetaan lähijunaliikenteen kaluston varustelu Digirata-hankkeen mukaisesti ja valmistaudutaan kaluston investointikustannuksiin. Valtio rahoittaa kalustovarustelun. Hyödynnetään mahdollista EU:n investointitukea rautatiekaluston varustelun kustannuksiin.
- Rakennetaan pistoraide pääradalta Hiekkaharju-Koivukylä-väliltä Hosantielle perustettavalle ratasepelin kuormauspaikalle.
- Lisätään eri toimijoiden yhteistyötä alueellisen junaliikenteen kehittämiseksi (mm. Päijät-Hämeen liitto, Uudenmaan liitto, kunnat, LVM, VR ja HSL).

## Lähijunaliikenteen varikot

- Varmistetaan valtakunnallisen ja lähijunaliikenteen kehittäminen toteuttamalla kolme uutta lähijunaliikenteen varikkoa junaliikenteen tarpeisiin perustuen.
- **Uusimaa-kaavassa** raskaan raideliikenteen varikot on sijoitettu Helsingissä Ilmalaan, Rantaradalla Kirkkonummen ja Espoon rajalle (Mankki/Luoma) sekä Pääradalla Keravan Jäspilään.
- Uudet varikot toteutetaan Uusimaa -kaavan ratkaisun mukaisesti Pääradalle Keravan **Jäspilään**, Rantaradalle **Espoon ja Kirkkonummen rajan tuntumaan** sekä lähijunaliikenteen varikkoselvitykseen perustuen Kehäradalle **Petakseen**.
- Kunnat tekevät sitovat päätökset varikoiden sijainneista ja käynnistävät kaavoituksen viimeistään vuoden 2024 aikana, jotta uutta junakalustoa voidaan tarvittaessa hankkia niin, että uudet junat saapuvat vuonna 2030.
- Kunnat laativat varikoiden toteuttamisen edellyttävät kaavat.
- Junakalustoyhtiö toteuttaa varikot.
- Valtio osallistuu varikoiden suunnittelun ja rakentamisen kustannuksiin suuremmalla kuin 30 % osuudella, sillä varikot ovat edellytys valtion rataverkon kapasiteetin kasvattamiselle.

## Seudullinen pikaraitioteiden verkosto kehittyä

Seudullisen pikaraitioteiden verkoston kehittyminen mahdollistaa laajasti kaupunkialueiden kehittämistä ja uutta maankäyttöä raideliikenteeseen tukeutuen. Pikaraitiotiet lisäävät joukkoliikenteen houkuttelevuutta, kestävien kulkutapojen käyttöä sekä vähentävät liikenteen hiilidioksidipäästöjä. Hankkeet edistävät seudun tasapainoista kehitystä, kun kaupunkikehittämistä tuodaan sosioekonomisesti heikommille alueille.

Pikaraitioteiden osalta on tärkeää varmistaa liikennöinnin nopeus (yli 25 km /h), jotta ko. yhteyksien ja joukkoliikenteen kilpailukykyisyys toteutuisi. Hankkeiden jatkosuunnittelussa on kiinnitettävä huomiota myös varikoiden sijoittamiseen ja rahoitukseen, kalustotarpeisiin sekä liikennöinnin kilpailukykyisyyteen. Suunnittelussa on huomioitava myös bussilinjastojen muutostarpeet sekä joukkoliikenteen kokonaistaloudellisuus. Vaikutukset muuhun liikennejärjestelmään ja erityisesti bussiyhteyksien kehittämiseen, kuten vaihtopysäkkien suunnittelu ja toteutus on huomioitava myös.

MAL 2023 -suunnitelman pohjalta pikaraitioteiden kehittämistä jatketaan seudullisena verkostona. Vuoteen 2035 mennessä aloitetaan seuraavien hankkeiden rakentaminen:

- Vantaan ratikka ja vaihtopysäkit
- Pikaraitiotieyhteys Hakaniemi–Länsisatama
- Viikin–Malmin pikaraitiotie
- Jokeri 0 -yhteys

Seuraavien pikaraitiotiehankeiden suunnittelua edistetään ja niiden toteutukseen valmistaudutaan ennen vuotta 2040:

- Tuusulanväylän pikaraitiotie
- Pikaraitiotie Matinkylä–Suurpelto–Kera–Leppävaara

### **Metron turvallisuutta ja luotettavuutta kehitetään**

Metron kulunvalvontajärjestelmä on elinkaarensa lopussa ja sen luotettava käyttöikä lähenee loppuaan. MAL 2023 -suunnitelman investointiohjelmassa on linjattu metron kulunvalvontajärjestelmän uusiminen käynnistettäväksi kaudella 2024–2027. Kulunvalvonnan uusiminen on pitkä projekti ja sitä tulee edistää hyvissä ajoin. Junakulunvalvontajärjestelmä on osa metron junaturvallisuuden varmistamista. Järjestelmäuusinta mahdollistaa tiheämmät vuorovälit junille ja näin ollen matkustajakapasiteetin lisäämisen tarvittaessa lisäjunien avulla. Aiempi arvio on ollut, että metron kapasiteetti loppuu tällä vuosikymmenellä, mutta korona on jonkin verran vähentänyt kiireellisyyttä. Nykyisellä kapasiteetilla ruuhkaisuus metrossa tulee kuitenkin lisääntymään, vaikka ruuhka-ajan kysyntä vähenisikin. Hanke on koko pääkaupunkiseutua hyödyttävä hanke ja liittyy joukkoliikennejärjestelmän kokonaistoimivuuteen. Metron kapasiteettia ei voi korvata nopeasti muilla liikennevälineillä, mikäli metro ei toimi luotettavasti.

### **Pikaraitiotiet ja metro**

- Pikaraitioiteita kehitetään verkostomaisesti MAL 2023-investointiohjelman pohjalta.
- Toteutetaan metron kulunvalvontajärjestelmän uudistaminen sekä met-roasemien peruskorjauksia.
- Pikaraitioiteiden ja metron valtionavustuksissa on huomioitava myös varikoiden kustannukset.

### **Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen tukee liikennejärjestelmän sujuvuutta**

Kävely on perusliikkumismuoto, jota kaikki liikkujat käyttävät vähintään matkan alussa ja lopussa. Pyöräily on monin paikoin nopein kulkumuoto kaupunkiseuduilla aina seitsemään kilometriin asti. Laadukas pyöräinfra tukee ympäristöystävällistä kaupunkijakeluliikennettä sekä kävelyn edellytyksiä, kun jalankulkijat ja pyöräilijät eivät kulje yhdistetyillä väylillä. Moottoriajoneuvoliikenne sujuvoituu, kun mahdollisimman moni siirtyy käyttämään autoliikennettä tilatehokkaampia kulkumuotoja.

Kävelyn painoarvoa osana liikennejärjestelmää on tärkeää nostaa, minkä toteuttamiseksi Helsingin seudulla laaditaan kävelyn edistämishjelma. Edistämishjelma tähtää kävelyn lisäämiseen sekä sen parempaan huomioimiseen liikenteen ja liikennejärjestelmän suunnittelussa niin itsenäisenä kulkumuotona kuin keskeisimpänä joukkoliikenteen liityntämuotona. Edistämishjelman linjaukset ovat:

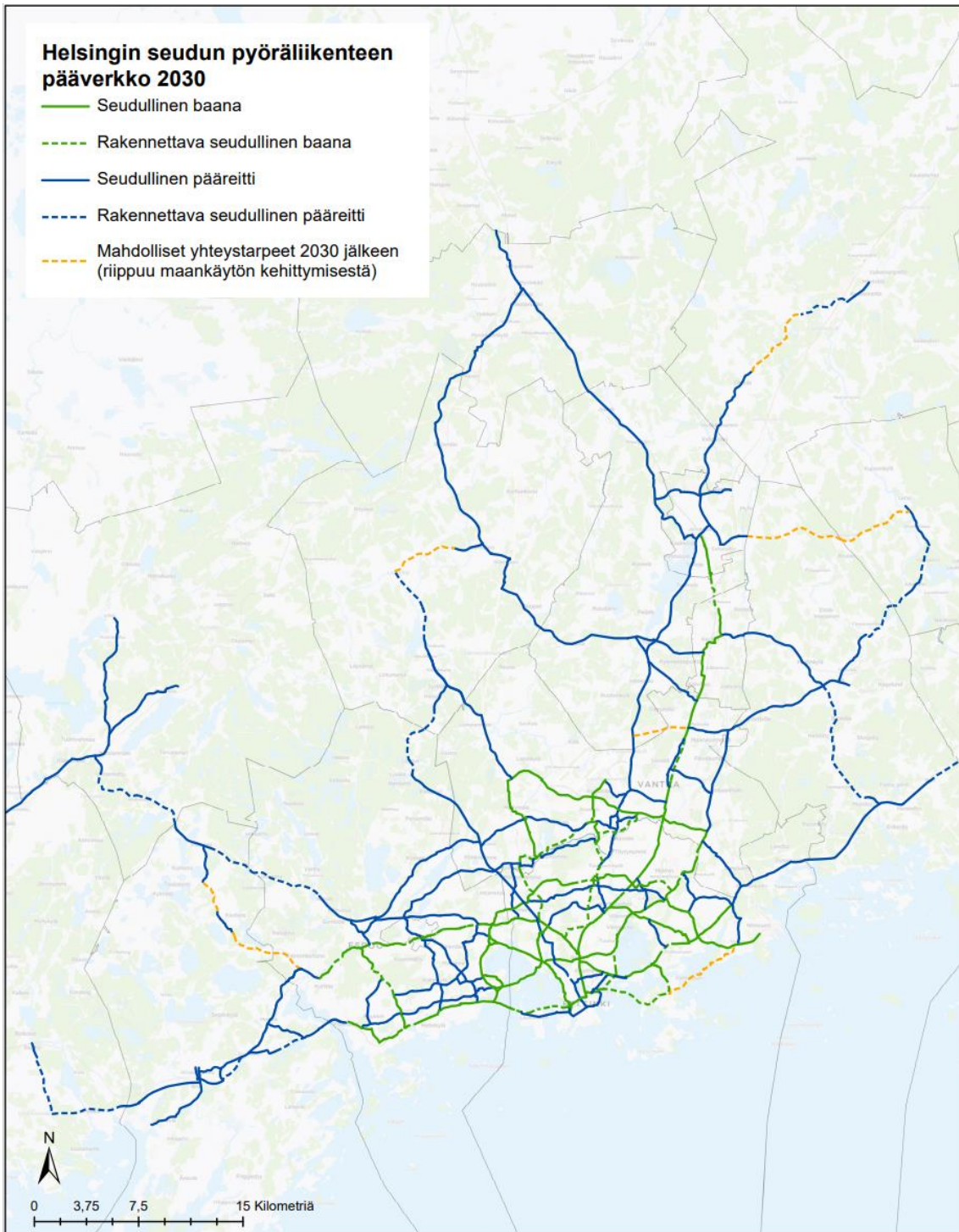
1. valtio ja kunnat tukevat liikennejärjestelmän toimivuutta ja tasa-arvoa sektorirajat ylittäen panostamalla kävely-ympäristöön
2. hyvät kävely-yhteydet joukkoliikenteeseen mahdollistavat saumattoman ja helpon liikkumisen
3. liikkumisympäristö on miellyttävää ja tasa-arvoista sekä edistää terveyttä
4. kävelyn turvallisuus on keskeisimmillä alueilla priorisoitu korkealle
5. kävelyn hyvät vaikutukset tunnetaan laajasti ja niitä mitataan.

Linjauksia edistävät konkreettiset toimenpiteet valmistellaan edistämishjelmassa. Kävelyn edistäminen huomioidaan osana maankäytön ja liikenteen kehittämistä ensisijaisilla vyöhykkeillä sekä mm. joukkoliikenteen liityntäliikenteen näkökulmasta (esim. kävelyreitit asemille). Edistämishjelman laadinnan lisäksi kävelyolosuhteita parannetaan erityisesti seudun keskuksissa.

MAL 2023 -suunnitelmakaudella toteutetaan seudullisen pyöräliikenteen pääverkon puuttuvat osat sekä varmistetaan verkon hyvä laatutaso ja talvikunnossapito vuoteen 2031 mennessä (kuva 9). Toimenpideohjelman yhteenlaskettu



kustannusarvio on noin 420 miljoonaa euroa vuoteen 2031 mennessä, josta 220 miljoonaa kohdistuu vuosina 2024–2027 toteutettavaan ensimmäiseen hankekorin toimenpiteisiin. Pääverkon toteutuminen edellyttää, että kunnat ja valtio lisäävät rahoitustaan pyöräilyn pääverkon edistämiseksi. Pyöräilyn seudullisen pääverkon lisäksi kunnat ja valtio parantavat pyöräiliikenteen edellytyksiä yhteistyössä myös pääverkon ulkopuolisilla väylillä ja alueilla.



Kuva 9. Helsingin seudun pyöräiliikenteen pääverkko vuoteen 2031.

## Liikkumisen ohjaus on osa kestävän liikkumisen keinovalikoimaa

Liikkumisen ohjauksella pyritään edistämään kestävien kulkutapojen käyttöä. Toimenpiteitä ovat esimerkiksi työpaikkojen ja koulujen liikkumissuunnitelmat sekä erilaiset kestävän liikkumisen tiedotus- ja markkinointikampanjat. Seudun toimijat toteuttavat liikkumisen ohjauksen hankkeita ja edistävät kestävästä liikkumisesta.

### Kävely

- Laaditaan kävelyn seudullinen edistämishjelma ja toteutetaan sitä.
- Kunnat ja valtio lisäävät toimillaan kävelyä merkittävästi. Kunnat ja valtio panostavat nykyistä enemmän laadukkaiden kävelyn yhteyksien kehittämiseen erityisesti seudun keskuksissa.

### Pyöräily

- Kunnat ja valtio toteuttavat seudullisen pyöräilyn pääverkon puuttuvat osat sekä varmistavat hyvän laatutason ja talvikunnossapidon vuoteen 2031 mennessä. Kunnat ja valtio lisäävät merkittävästi rahoitukseen pyöräilyn pääverkon toteutukseen. Pyöräilyn pääverkon toteutus edellyttää 220 miljoonan euron rahoitusta vuosille 2024–2027. Rahoitustarpeesta 30 milj. euroa kohdistuu valtion verkolle.
- Kunnat ja valtio lisäävät toimillaan pyöräilyä merkittävästi. Kunnat ja valtio panostavat nykyistä enemmän laadukkaiden pyöräilyn yhteyksien kehittämiseen erityisesti seudun keskuksissa.

### Liikkumisen ohjaus

- Kunnat ja valtio edistävät kestävien kulkutapojen käyttöä liikkumisen ohjauksen keinoin. Seudun toimijat toteuttavat kestävästä liikkumisen hankkeita sekä parantavat kestävästä liikkumisen neuvontaa mm. uusille asukkaille.
- Yksityiset ja julkiset toimijat toteuttavat liikkumissuunnitelmia suurimmilla työpaikoilla (erityisesti työpaikoilla, joissa on vähintään 200 työntekijää). Yrityksiä kannustetaan lisäämään joukkoliikenteen työsuhde-matkalippujen ja työsuhdepyörien tarjontaa työntekijöilleen.

#### 5.1.4. Vähennämme liikenteen ja asumisen CO<sub>2</sub> -päästöjä

##### **Liikenteen päästöjä vähennetään monipuolisella keinovalikoimalla**

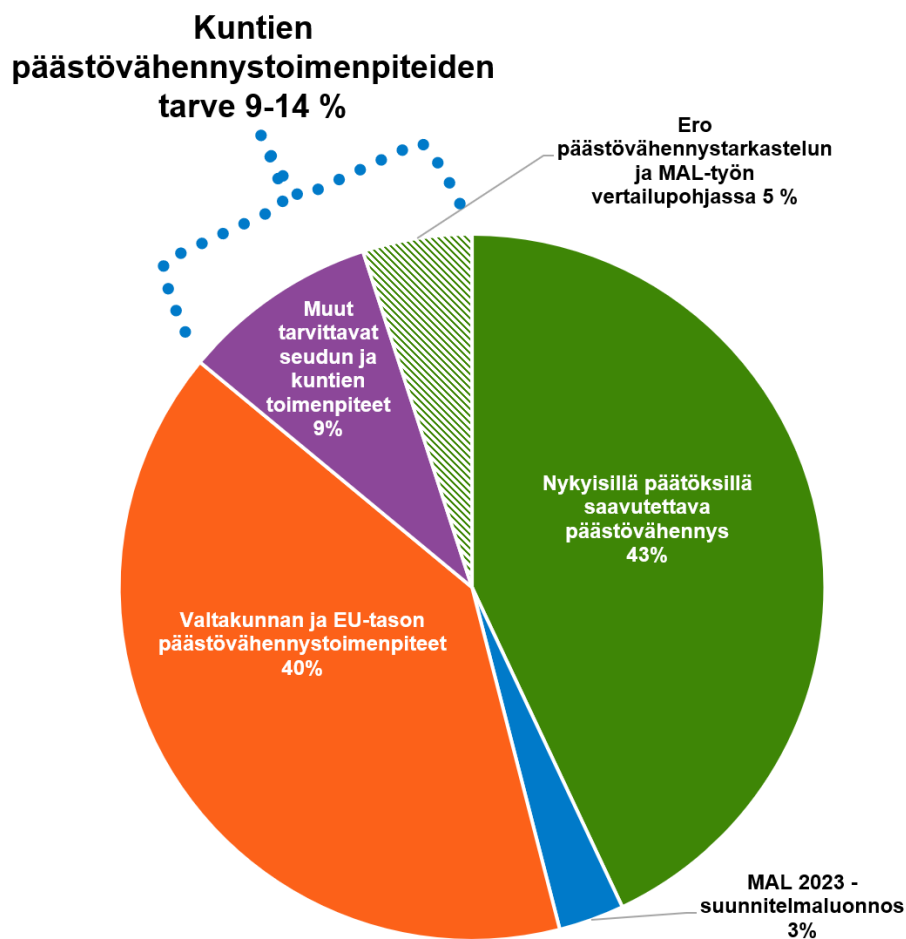
Liikenteen päästövähennystavoitteet ovat haasteelliset ja niiden toteuttamiseksi tarvitaan laaja ja monipuolinen keinovalikoima. On tärkeää edistää laajasti ajoneuvokannan uudistumista, mutta myös pyrkiä lisäämään kestävien kulkutapojen osuutta ja vähentämään henkilöautoliikenteen suoritetta.

Liikenteen päästövähennysten osalta MAL 2023 -suunnitelmassa on tarkasteltu EU- ja valtakunnallisen tason toimenpiteitä, seututason toimenpiteitä, kuntien omat toimenpiteitä sekä yritysten toimenpiteitä, joissa korostuvat erityisesti logistiikan päästövähennystoimet.

Tieliikenteen päästövähennysvähennyspotentiaalia Helsingin seudulla tutkittiin fossiilittoman liikenteen tiekartan toimenpiteiden pohjalta talven 2022–2023 aikana. Työssä on haettu maksimaalinen ajoneuvokannan uudistumisnopeus, johon tiedossa olevilla toimenpiteillä päästään. Helsingin seudun tieliikenteen päästövähennystarkastelun perusteella voidaan arvioida, että osa Helsingin seudun CO<sub>2</sub>-päästövähennystavoitteesta voidaan saavuttaa EU- ja valtakunnan tason toimenpitein mm. ajoneuvokannan uudistumisen ja fossiilisten polttoaineiden korvaamisen myötä. Kokonaisuudessaan eri toimenpiteiden mahdollistama päästövähennyspotentiaali on 82 % vuoden 2005 tasosta. On kuitenkin epävarmaa, toteutuvatko esitetyt toimenpiteet sellaisenaan esitetyssä aikataulussa tai laajuudessa.

Uusien ajoneuvojen hiilidioksidipäästöarajat ovat kiristymässä vuonna 2030 henkilöautojen osalta -55 %:n ja pakettiautojen osalta -50 %:n. Polttomoottori-käyttöisten henkilö- ja pakettiautojen sekä ladattavien hybridien ja kaasuajoneuvojen valmistaminen loppuu käytännössä vuonna 2035. Nollapäästöisten ajoneuvojen eli täyssähkö- ja vetyajoneuvojen osuus ajoneuvokannasta kasvaa rajarvojen kiristytessä. Lisäksi komissio on antanut ehdotuksensa hiilidioksidirajojen kirittämisestä uusille raskaille ajoneuvoille. Ehdotuksen mukaan vuonna 2030 uusien EU:ssa ensirekisteröitävien raskaiden ajoneuvojen päästöjen pitäisi olla keskimäärin 45 % pienemmät. Lisäksi komissio on ehdottanut uusia tavoitteita pidemmälle tulevaisuuteen, niin että päästöt vähenisivät 65 % vuoteen 2035 ja 90 % vuoteen 2040 mennessä.

Vaikka kaikki fossiilittoman liikenteen tiekartan ja MAL 2023 -suunnitelman toimenpiteet toteutuisivat sellaisenaan vuoteen 2040 mennessä, Helsingin seutu jäisi päästövähennystavoitteestaan ilman lisätoimenpiteitä. Kuntien lisäpäästövähennystarve on noin 9-14 % vuoden 2005 tasosta (2,1 milj. tonnia) (kuva 10). MAL-suunnitelman sisältämät toimenpiteet ovat riittämättömiä hiilineutraaliustavoitteen saavuttamiseksi, mikä tarkoittaa, että tulevaisuudessa kuntien ja seudun tulisi löytää myös paikallisia ja alueellisia päästövähennystoimenpiteitä. Näitä lisätoimenpiteitä toteutetaan kuntien omien suunnitelmien pohjalta, joita tullaan tekemään osana ilmastolain mukaisia ilmastosuunnitelmia.



Kuva 10. Liikenteen CO<sub>2</sub> -päästövähennyspotentiaali ja kuntien tarvittavat lisätoimenpiteet Helsingin seudulla.

## **Ajoneuvokannan uudistumista ja vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfra kehittymistä edistetään**

AFIR-sääntely eli vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfrastruktuuria koskeva sääntely tulee edellyttämään jakeluinfrastruktuurin kehittämistä Helsingin seudun kaupunkisolmukohdassa. Vuoden 2025 loppuun mennessä TEN-T -ydinverkolla tulisi olla 60 km välein henkilöautojen latauspooli ja vuoteen 2030 mennessä myös raskaalle liikenteelle. Vuonna 2030 Helsingin seudun kaupunkisolmukohdassa tulisi olla myös vedyn tankkausasema. Lisäksi kaupunkisolmukohdissa raskaille hyötyajoneuvoille tulisi olla latauspisteet, joiden yhteenlaskettu antoteho on vähintään 600 kW. Lisäksi AFIR -asetus tulee sisältämään pidemmän aikavälin vaatimuksia.

Vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkon kehittymistä edistetään niin, että se tukee ajoneuvokannan uudistumista. Helsingin seudun vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfra kehittäminen edellyttää tarkempaa selvittämistä eri toimijoiden yhteistyönä. Tarkempaa tarkastelua vaativat erityisesti raskaan liikenteen sähköistäminen ja muut käyttövoimat. Osana selvitystä arvioidaan raskaan liikenteen julkisten latauspisteiden ja kadunvarsilautauksen mahdollisuudet. Helsingin seudulle laaditaan vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkon kuntakohteiset tavoitteet sekä edistetään jakeluverkon toteutusta mm. EU-rahoitusta hyödyntäen.

Ympäristövyöhykkeillä tarkoitetaan alueita, joilla tieliikenteen päästöjä hillitään rajoittamalla eniten saastuttavien ajoneuvojen kulkua. Seudullisesti määritetyillä ympäristövyöhykkeillä voidaan tukea ja tehostaa autokannan uusiutumista. Ympäristövyöhykkeiden käyttöönoton vaiheistus voisi koskea niin vyöhykkeitä kuin ajoneuvotyyppisiä. Ajoneuvotyyppittäinen vaiheistus voisi alkaa raskaasta liikenteestä ja laajentua henkilöautoihin. Helsingin seudulla selvitetään ympäristövyöhykkeiden käyttöönoton mahdollisuutta, laajuutta ja vaiheistusta sekä vyöhykkeiden potentiaalia päästövähennysten edistämisessä.

## **Pysäköintipolitiikalla vaikutetaan kulkutavan valintaan**

Pysäköinti on olennainen osa liikennejärjestelmää, sillä pysäköintivaihtoehdot ja -ratkaisut määrittävät monesti valittavaa kulkutapaa. Jotta pysäköinnillä olisi vaikuttavuutta kulkutavan valintaan, on kuntien soveltuvilta osin tarpeen tiukentaa pysäköintipolitiikkaansa korottamalla maksullisen pysäköinnin hintoja, laajentamalla maksullisia pysäköinnin vyöhykkeitä, vähentämällä pysäköinnin kapasiteettia joukkoliikenteen parhaan palvelutason alueilla sekä asettamalla pysäköinnin aikarajoituksia. Pysäköinnin hinnoittelun muutoksia toteutetaan erityisesti

hyvän joukkoliikenteen palvelutason alueilla, kuten seudun tiiviin maankäytön alueilla ja asemanseuduilla. Pysäköinnin hinnan tulisi olla sitä korkeampi, mitä paremmin alue on saavutettavissa kestävin kulkutavoin.

### **Vähennämme joukko- ja tavaraliikenteen CO2-päästöjä**

Keskeisimpänä joukkoliikenteen päästövähennystoimenpiteenä on bussiliikenteen sähköistäminen. Joukkoliikenteen päästövähennysten saavuttamiseksi ja sähköbussien lisääntymisen myötä on varmistettava, että seudulta löytyy riittäviä alueita sähköbussien varikoille.

Kuorma-autokuljetukset muodostavat liikenteen hiilidioksidipäästöistä noin kolmanneksen. Suurimmat päästövähennykset saadaan aikaan vaihtoehtoisten käyttövoimien ja polttoaineiden käyttöä lisäämällä. Raskaan liikenteen osalta on edistettävä ajoneuvokannan uudistumista, vaihtoehtoisten käyttövoimien käyttöä sekä varmistettava tarkoituksenmukaisen mukainen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfratruktuurin kehittyminen. Jakeluinfratruktuurin kehittyminen tulee kytkeä yhteen raskaan liikenteen taukopaikkojen kehittämisen kanssa.

Ympäristövaikutusten painottaminen julkisyhteisöjen hankinnoissa ja kilpailutuksissa on tärkeä toimenpide. Lisäksi päästöjä vähennetään kaupunkijakelun informaatiojärjestelmiä kehittämällä, citylogistiikalla, ympäristövyöhykkeillä sekä varmistamalla liikenne-etuudet hyötyajoneuvoille. Raskaan liikenteen taukopaikoilla ja niiden informaatiojärjestelmillä on myös merkitystä päästövähennysten kannalta turhan ajon ja paikan etsimisen vähentyessä.

### **Tieliikenteen hinnoitteluun valmistautuminen**

Helsingin seudulla valmistaudutaan tieliikenteen hinnoittelussa tapahtuviin muutoksiin ja osallistutaan muutosten valmisteluun. Liikenteen verotuksessa tehtävät muutokset, EU-tason tieliikenteen päästökauppa ja ruuhkamaksulainsäädännön valmistelu ovat prosesseja, joissa Helsingin seudun toimijoiden tulee olla mukana ja varmistaa, että muutokset palvelevat Helsingin seudun liikennejärjestelmää tarkoituksenmukaisella tavalla. Loppuvuodesta 2022 on päästy sopuun tieliikenteen päästökaupasta, mikä tarkoittaa tieliikenteen uutta hinnoittelukeinoa vuodesta 2027 lähtien. Oheiset EU-sääntelyn muutokset vauhdittavat ajoneuvokannan uudistusta merkittävästi ja nopeuttavat osaltaan päästövähennysten saavuttamista.

## **Pysäköintipolitiikka**

Kunnat korottavat vaiheittain ja vyöhykkeittäin maksullisen pysäköinnin hintoja, laajentavat maksullisia pysäköinnin vyöhykkeitä, vähentävät pysäköinnin kapasiteettia joukkoliikenteen parhaan palvelutason alueilla sekä asettavat pysäköinnin aikarajoituksia. Pysäköinnin hinnoittelun muutoksia toteutetaan erityisesti hyvän joukkoliikenteen palvelutason alueilla, kuten seudun tiiviin maankäytön alueilla ja asemanseuduilla. Pysäköinnin hinnoittelussa huomioidaan liityntä-pysäköinnin kilpailukykyisyys. Hinta määräytyy sijainnin mukaan ja on sitä korkeampi, mitä paremmin alue on saavutettavissa kestävin kulkutavoin. Kunnat suunnittelevat pysäköintiä kuntakohtaisten olosuhteiden mukaisesti.

## **Liikenteen päästövähennyskeinoja**

Seudun kunnat laativat selkeät suunnitelmat niistä keinoista, joilla kukin pääsee hiilidioksidipäästövähennyksiä koskevaan tavoitteeseensa. Valtio varmistaa omilla toimenpiteillään, että tavoitteet on mahdollista saavuttaa. Suunnitelmien tulee olla yhteneviä ilmastolain mukaisten ilmastosuunnitelmien kanssa ja kuntien suunnitelmien laadinnassa pyritään yhtenäisiin tavoitteisiin ja keinoihin. Ilmastosuunnitelmien seuranta tehdään seudullisesti.

## **Vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkko**

Edistetään liikenteen sähköistymistä ja vaihtoehtoisten käyttövoimien käyttöä varmistamalla jakeluverkon riittävä laajuus ja teho. Erityistä huomiota kiinnitetään raskaan liikenteen vaihtoehtoihin käyttövoimiin ja sen jakeluinfraktuurin kehittämiseen. Selvitetään Helsingin seudun vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkon laajuus ja arvioidaan tarvittavat toimenpiteet tarpeeseen vastaavan jakeluverkon kehittämiseksi. Määritetään kuntakohtaiset tavoitteet latausverkon laajuudelle. Toteutetaan raskaan liikenteen julkisia latauspisteitä yhteistyössä kuntien, valtion ja yritysten kesken.

Huomioidaan sähkön, vedyn ja metaanin jakeluasemien rakentamisen tarve maankäytön suunnittelussa ja varataan tarvittavat alueet kaavoituksessa. Varataan seudulta vähintään yksi alue raskaan kaluston sähkön latausaseman ja yksi alue vedyn tankkausaseman tarpeisiin.

Kehitetään kadunvarsilatausta siellä, missä kotilatauksen järjestäminen ei ole mahdollista ja määränpäälatausta kaupungin hallinnassa olevilla pysäköintipaikoilla, kuten liikuntapaikkojen ja liityntäpysäköintien yhteydessä.

## **Ympäristövyöhykkeet**

Selvitetään seudullisten ympäristövyöhykkeitä ja niiden vaiheittaista käyttöönottoa ajoneuvokannan uusiutumisen nopeuttamiseksi huomioiden sosiaalinen tasapuolisuus ja elinkeinoelämän tarpeet. Ympäristövyöhykkeillä tarkoitetaan alueita, joilla tieliikenteen päästöjä hillitään rajoittamalla eniten saastuttavien ajoneuvojen kulkua.

## **Logistiikan päästövähennykset**

Yritykset lisäävät sähkö- ja kaasukäyttöistä kalustoa valtion hankintatukia hyödyntäen. Helsingin seudun toimijat painottavat ympäristövaikutuksia kuljetusten ja palvelujen hankinnoissa ja kilpailutuksissa. Kunnat ja kaupungit laativat ja toteuttavat citylogistiikan toimenpideohjelmia.



## **Joukkoliikenteen päästövähennykset**

Vähennetään HSL-liikenteen CO<sub>2</sub>-päästöjä vuoteen 2025 mennessä 90 % vuoteen 2010 verrattuna. HSL-liikenne on päästötöntä vuoteen 2035 mennessä. Päästövähennykset toteutetaan pääosin liikennettä sähköistämällä. Lisäksi tulee lisätä biodieselin käytön osuutta. Varmistetaan riittävät alueet uusien sähköbussien varikoille sähköverkon sijainti ja kapasiteetti huomioiden.

## **Pysäköintipolitiikka**

Kunnat korottavat vaiheittain ja vyöhykkeittäin maksullisen pysäköinnin hintoja, laajentavat maksullisia pysäköinnin vyöhykkeitä, vähentävät pysäköinnin kapasiteettia joukkoliikenteen parhaan palvelutason alueilla sekä asettavat pysäköinnin aikarajoituksia. Pysäköinnin hinnoittelun muutoksia toteutetaan erityisesti hyvän joukkoliikenteen palvelutason alueilla, kuten seudun tiiviin maankäytön alueilla ja asemanseuduilla. Pysäköinnin hinnoittelussa huomioidaan liityntäpysäköinnin kilpailukykyisyys. Kunnat suunnittelevat pysäköintiä kuntakohtaisten olosuhteiden mukaisesti. Pysäköinnin hinta määräytyy sijainnin mukaan ja on sitä korkeampi, mitä paremmin alue on saavutettavissa kestävin kulkutavoin.

Kunnat vähentävät autonomistusta kaavoituksen pysäköintiratkaisuilla. Näitä ovat mm. pysäköintinormit, keskitetty pysäköinti ja vuoropysäköinti. Pysäköintinormeissa huomioidaan yhteiskäyttöautot.

Työpaikat lisäävät pysäköinnin hinnoittelua. Työpaikkojen pysäköinnin hinnoittelu määräytyy sijainnin mukaan ja on sitä korkeampi, mitä paremmin alue on saavutettavissa kestävin kulkutavoin.

## **Seurataan tieliikenteen hinnoittelun valmistelua**

Vaikutetaan EU-tason päästökaupan käyttöönottoon ja arvioidaan sen vaikutuksia Helsingin seudun liikennejärjestelmään. Seurataan ruuhkamaksulainsäädännön kehittymistä ja vaikutetaan lainsäädännön valmisteluun. Mahdollisessa lainsäädännössä ehdottomana edellytyksenä tulee olla, että ruuhkamaksutulot kohdistetaan vain ko. seudun liikennejärjestelmän kehittämiseen, niiden käytöstä päättävät seudun kunnat eikä niiden käyttöönotto vähennä valtion seudulle osoittamaa muuta liikenteen rahoitusta.

## Asumisen ja rakentamisen päästöjen vähentämisellä suuri merkitys hiili-neutraaliustavoitteiden saavuttamisessa

MAL 2023 -suunnitelmassa asumisen ja rakentamisen päästöjen vähentäminen on nostettu keskeiseksi tavoitteeksi liikenteen päästöjen vähentämisen rinnalle. Seudulla vähennetään asuntotuotannon ja nykyisen asuntokannan ilmastopäästöjä. Energiatarpeen vähentäminen edellyttää korjausrakentamisen tehostamista, entistä energiatehokkaampaa uudistuotantoa ja uusiutuvan energian hyödyntämistä. Uusiutuvaa energiaa rakennetaan seudulla yli uudistuotannon tarpeen. Uusiutuvan energian tuotantoa edistetään kaavoituksella. Korjausrakentamista tehostetaan valtion tuilla ja neuvonnan lisäämisellä.

Vähäpäästöistä uudistuotantoa edistetään kaavoituksen ja maapolitiikan keinoin. Kerrostalotuotannossa edistetään puurakentamista ja muuta vähähiilistä uudistuotantoa. Kestävillä materiaalivalinnoilla vähennetään rakentamisen hiilijalanjälkeä, maksimoidaan rakentamisen hiilensidontapotentialiaali ja pidennetään asuntojen elinkaarta sekä edistetään elinympäristön viihtyisyyttä ja esteettisyyttä.

### Asumisen CO<sub>2</sub>-päästövähennykset

- Lisätään energiatehokkuustoimien vaikuttavuutta niin, että seudun kasvusta huolimatta asumisen lämmitysenergian kulutus ei lisääny vaan jopa laskee vuosittain.
- Rakennetaan uusiutuvaa energiantuotantoa uudistuotannon energiatarpeen ylittäen.
- Rakennetaan vähähiilistä uudisasuntotuotantoa ja edistetään vähähiilisten materiaalien ja puun käyttöä rakentamisessa.
- Kunnat edistävät energiasaneerauksia ja muita energiansäästötoimia sekä lämmitysmuotojen muutoksia neuvonnalla, alueellisilla kehityshankkeilla ja kuntien oman kiinteistökannan esimerkeillä.
- Kunnat huomioivat hajautetun uusiutuvan energiantuotannon maankäytölliset tarpeet kaavoituksessa.
- Kunnat edistävät vähähiilistä uudistuotantoa kaavoituksen ja tontinluovutuksen keinoin.
- Valtio lisää energia-avustusten määrää ja kohdistaa avustuksia erityisesti Helsingin seudulle sekä lisää energia-avustusten pitkäjänteisyyttä ja kytkee energia-avustukset lähiöiden kehittämiseen.

## 5.2. Helsingin seutu tarjoaa laadukkaan ja monipuolisen elinympäristön

### 5.2.1. Huolehdimme asuinalueiden ja asuntotarjonnan monipuolisuudesta ja laadusta

Asuntotuotannon monipuolisuus ja viihtyisät elinympäristöt ovat keskeisiä tekijöitä Helsingin seudun asukkaiden hyvinvoinnin sekä seudun veto- ja pitovoiman kannalta. Monipuoliset asumisen vaihtoehdot luovat asukkaille mahdollisuuden löytää eri elämänvaiheissa ja elämäntilanteissa tarpeisiinsa sekä varallisuuteensa sopivia asumisratkaisuja seudulta. Kunnat varmistavat laadukkaan ja monipuolisen asuntotuotannon ohjaamalla tarvittaessa huoneisto-, talotyyppi-, hallinta- ja rahoitusjakaumaa. Huoneistojakaumaa ohjaamalla voidaan varmistaa eri kokoisten asuntojen saatavuus ja ehkäistä yksipuolista asuntotuotantoa. Ohjauksella parannetaan myös asumisen laatua ja monipuolisuutta sekä pidennetään asuntojen elinkaarta. Eri talotyyppien tuotantoa edistämällä varmistetaan asukkaiden erilaisia tarpeita, varallisuutta ja mieltymyksiä vastaava asuntotuotanto. Monipuoliset asumisen vaihtoehdot luovat asukkaille myös mahdollisuuksia edetä asumispolulla Helsingin seudulla. Kunnat edistävät talotyyppien monipuolisuutta kaavoituksen ja täydennysrakentamisen keinoin. Tiiviillä kaupunkialueella kunnat edellyttävät kerrostalovaltaista rakentamista, kun taas väljemmillä joukkoliikenteeseen kytkeytyvillä alueilla voidaan edistää pientaloasumista. Kunnat huolehtivat asuinalueiden tasapainoisesta kehityksestä ja ehkäisevät eriytymiskehitystä ohjaamalla rahoitus- ja hallintajakaumaa sekä muilla maa- ja asuntopoliittikan keinoilla. Asuinalueita kehitetään niiden omista vahvuuksista ja lähtökohdista käsin, niin että seudun erilaiset asuinalueet täydentävät toisiaan. Laadukas ja monipuolinen asuntotarjonta, omaleimaiset asuinalueet ja viihtyisät elinympäristöt edistävät asukkaiden hyvinvointia ja seudun pito- ja vetovoimaa.

## Asumisen laatu ja monipuolisuus

- **Helsingin seudun kunnat huomioivat asuntopolitiikassaan asuntotarjonnan monipuolisuuden ja laadun.** Kunnat ohjaavat tarvittaessa huoneisto- ja talotyyppi-, hallinta- ja rahoitusjakaamaa asuntotuotannon monipuolisuuden, laadun ja asuinalueiden tasapainoisen kehityksen varmistamiseksi.
  - **Huolehditaan, että eri puolilla seutua on tarjolla asumisvaihtoehtoja eri huoneisto- ja talotyypeissä.** Huoneisto- ja talotyyppijakaamaa ohjaamalla edistetään asuntotuotannon monipuolisuutta. Tehokkainta kerrostalovaltaista rakentamista suositaan erityisesti seudun keskusten ja asemanseutujen täydentämisessä. Pientaloasumisen mahdollisuuksia edistetään seudulla monin tavoin, myös tehostamalla ja uudistamalla vanhoja pientaloalueita. Sekä uudet kerrostalo- että pientalovaltaiset asuinalueet toteutetaan ensisijaisesti olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen tukeutuen.
  - **Huolehditaan alueellisesti ja tarvittaessa korttelitasolla asuntojen monipuolisesta hallinta- ja rahoitusmuotojakaumasta.** Kunnat varmistavat MAL-tavoitteiden mukaiset valtion tuella rakennetun ARA-vuokra-asuntotuotannon osuudet alueillaan huolehtien samalla riittävästä omistus-asuntotuotannon määrästä suhteessa vuokra-asumiseen.
- Yhteistyötä tiivistetään sekä yksityisten toimijoiden että valtion toimijoiden kanssa (ympäristöministeriö, Asumisen rahoitus ja kehittämiskeskus ARA) monipuolisen asuntotuotannon tukemiseksi ja ennakoinnin vuoropuhelun edistämiseksi.

### 5.2.2. Toteutamme valtion tukemaa ARA-asuntotuotantoa ja edistämme asumisen välimuodon mallien kehittämistä

Helsingin seudulla asumisen hinta on merkittävästi muuta Suomea korkeampi. Kohtuullisen hintaisen asumisen haasteeseen vastataan ensisijaisesti varmistamalla riittävä asuntotuotanto. Seudulla turvataan vuokra-asumisen ja omistus-asumisen tasapainoinen suhde ja valtion tukeman ARA-vuokra-asuntotuotannon osuuksien toteutuminen. Elinkeinoelämän ja esimerkiksi palvelualojen toimivuuden ja työvoiman saatavuuden kannalta on tärkeää, että seudulta löytyy myös kohtuullisen hintaista asumista pieni- ja keskituloisille. Lisäksi valtio ja kunnat edistävät yhdessä muiden toimijoiden kanssa vuokra- ja omistus-asumisen väliin sijoittuvien ns. asumisen välimuodon mallien tuotantoa, mikä myös lisää asukkaille mahdollisuuksia edetä asumispoluilla. ARA-uudistuotannon lisäksi tulee turvata asumiskustannusten kohtuullisuus olemassa olevassa ARA-

asuntokannassa. Erilaiset valtion peruskorjaus- ja energia-avustukset ovat tärkeitä asuntokannan kehittämisessä ja asuinkustannusten alentamisessa.

### **ARA-asuntotuotanto ja asumisen välimuodon mallit**

- ARA-asuntotuotantoa valmistuu pääkaupunkiseudun kunnissa 30 % (3 790 asuntoa) ja KUUMA-kunnissa 20 % (1 160 asuntoa) vuosittaisesta asuntotuotantotavoitteesta (16 500 asuntoa), jonka kunnat mahdollistavat kaavoituksella, tontinluovutuksella ja maankäyttösopimuksilla.
- Asuntokannan monipuolisuuden ja asuntomarkkinoiden toimivuuden varmistamiseksi kehitetään vuokra- ja omistusasumisen väliin sijoituvia ns. välimuodon malleja yhdessä asumisen toimijoiden ja valtion kanssa.
- Valtio varmistaa kohtuuhintaisen valtion tukeman vuokra-asuntotuotannon edellytykset korkotukilainsäädännön ajantasaisuudella ja kannustavuudella, riittävän rahoituksen asuntotuotantoon sekä avustukset asuinalueiden kehittämiseen. Rahoitus ja avustukset kohdistetaan maankäytön ensisijaisille vyöhykkeille.
- Valtio osoittaa omistamaansa maata asuntotuotantoon myymällä, vaihtamalla ja tarvittaessa maankäyttösopimuksia hyödyntäen. Valtion tarpeista vapautuvat asuntorakentamiseen soveltuvat alueet luovutetaan kohtuuhintaisesti ensisijaisesti kunnille tai toissijaisesti muulle alueen lopulliselle asuntotuotannon tarjoajalle.
- Valtio-omisteinen A-Kruunu rakennuttaa omistukseensa pitkän korkotuen ARA-vuokra-asuntoja.
- Valtio osoittaa riittävät korjaus- ja energia-avustukset Helsingin seudulle ja varmistaa olemassa olevan ARA-kannan asumiskustannusten kohtuullisuuden nousseessa kustannustilanteessa.
- Valtio jatkaa ARA:n tukea kuntien järjestämään asumisneuvontaan.
- Valtio sitoutuu rakentamisen ja maankäytön norminpurun edistämiseen. Mm. edistämään korjausrakentamisen ja käyttötarkoitusten muutosten sääntelyn keventämistä rakennusten elinkaarihiilijalanjäljen vähentämiseksi.

### 5.2.3. Korjaamme alueellista eriytymiskehitystä kaupunkiuudistuksen keinoin

Alueellista eriytymiskehitystä ennaltaehkäistään huolehtimalla asuinalueiden ja asuntotuotannon monipuolisuudesta ja korjataan kaupunkiuudistuksen keinoin (kuva 11). Kaupunkiuudistukseen liittyvin kohdennetuin erityistoimenpitein on mahdollista sekä monipuolistaa ja parantaa asuntokantaa että kohentaa asuin ympäristön ja julkisen kaupunkitilan laatua. Alueellisen eriytymisen hillitseminen edellyttää merkittävää valtion rahoitusta ja nykyistä vahvempaa kaupunkipoliittista linjausta sekä paikallista poikkihallinnollista kehittämistä ja seudullista tie-donvaihtoa. Kaupunkiuudistukseen kohdennetut toimet ja taloudelliset investoinnit vähentävät pitkällä aikavälillä muun muassa syrjäytymisriskiä ja kaventavat alueellisia hyvinvointi- ja terveyseroja. Panostukset segregaaation hillintään ja ennaltaehkäisyyn tuovat täten säästöjä muun muassa valtion sosiaali- ja terveysmenoihin. Eriytymiskehityksen korjaamiseksi seudulla on tunnistettu vanhoja asuinalueita, joiden asuntokanta on keskimääräistä yksipuolisempaa ja jotka jäävät sosio-ekonomisesti seudun keskiarvosta.

Vuokravaltaisille alueille lisätään omistus- ja asumisoikeusasumisen vaihtoehtoja ja toteutetaan niitä mahdollisuuksien mukaan myös pientaloihin. Kerrostalotuotannossa panostetaan asuttavuuteen, laatuun ja hyvään kaupunkikuvaan. MAL-sopimusmenettelyn kehittämisessä tulee huomioida kaupunkiuudistusalueilla sijaitsevien asunto-osakeyhtiöiden tarve nykyisiä avustusmuotoja laajemmalle perusparantamisen avustamiselle, jonka puitteissa asunto-osakeyhtiöt voisivat saada valtion tukea tai kohdennettuja avustuksia myös julkisivu- ja LVIS-korjauksiin sekä piharemontteihin.

# MAL 2023 KAUPUNKIUUDISTUSALUEET



Kuva 11. Helsingin seudun kaupunki-uudistusalueet.

### **Kaupunki uudistusalueiden kehittäminen**

- Vahvistetaan kaupunki uudistuksen vaikuttavuutta ja käynnistetään mm. seudullinen kaupunki uudistusverkosto tiedon ja hyvien käytäntöjen jakamiseksi.
- Valtio tulee käynnistää yhdessä kuntien kanssa ohjelma, jolla kehitetään kaupunki uudistusalueita, ja osoittaa siihen riittävästi resursseja ja avustuksia.
- Kunnat kiinnittävät maa- ja asuntopoliittisissa tavoitteissaan erityistä huomiota kaupunki uudistusalueiden asuntokannan monipuolistamiseen.
- Kunnat huolehtivat uudistuotannon huoneistotyyppijakauman monipuolisuudesta kaavoituksen ja maapolitiikan keinoin.
- Toteutetaan purkavaa uudisrakentamista kohteissa, joissa on merkittävä tarve uudistaa yksipuolista ja puutteellista asuntokantaa. Kunnat huolehtivat vanhan kannan purkamisen yhteydessä poistuvien ARA-vuokra-asuntojen korvaamisesta muille alueille rakennettavalla uudistuotannolla.
- Valtio osoittaa kaupunki uudistusalueille avustuksia erityisellä painoarvolla siten, että asukkaat, asunto-osakeyhtiöt ja kiinteistöyhtiöt voivat suunnitella ja toteuttaa peruskorjaukset ja energiasaneeraukset hallitusti ja pitkäjänteisesti.
- Valtio myöntää käynnistysavustusta kaupunki uudistusalueilla myös muuhun kuin ARA-tuotantoon.
- Kaupunki uudistusalueet huomioidaan kunnallistekniikka-avustuksen myöntämisessä siten, että avustusta on mahdollista saada myös silloin, kun alueelle ei rakenneta uusia ARA-vuokra-asuntoja.

#### **5.2.4. Luomme palveluiden sijoittumisella mahdollisuudet sujuvalle ja laadukkaalle arjelle**

MAL 2023 -suunnitelmassa elinympäristön laatu on hahmotettu erilaisten palveluiden sijoittumisen, liikkumisen sujuvuuden sekä kaupunkivihreän kautta. Seudulla kasvua keskitetään ja alueita kehitetään tarpeeksi tehokkaina, jotta palveluille muodostuu riittävä asukas pohja. Kestävän liikkumisen ja asukkaiden arjen sujuvuuden näkökulmasta on ensiarvoisen tärkeää, että seudulla kaikki merkittävää asiakasvirtoja aiheuttavat palvelut sijoitetaan kestävin kulkumuodoin hyvin saavutettaviin solmukohtiin. Seudulla varmistetaan keskeisesti sijaitsevien julkisten palveluiden tonttien kehittämismahdollisuudet. Palvelut sijoitetaan ensisijaisesti keskuksiin tai lähelle asukkaita riippuen niiden luonteesta.



Tavoitteena on varmistaa seudullisten viher- ja virkistysalueiden jatkuvuus sekä mahdollisimman laaja säilyminen ja keskeisten ekologisten yhteyksien vahvistaminen. Asukkaiden virkistysmahdollisuuksia ja kaupunkitilan viihtyisyyttä parannetaan viherelementein ja vihreällä infralla, mikä edistää myös ilmastonmuutokseen sopeutumista ja hiilensidontaa rakennetussa ympäristössä.

#### **Palvelut ja viheralueet**

- Varmistetaan maankäytön suunnittelulla, että vanhoilla ja uusilla alueilla on riittävä asukas pohja ja tarvittavat tilavaraukset palveluille. Kunnat huomioivat palvelutarpeen kasvun ja palveluiden muutoksen varmistamalla keskeisesti sijaitsevien julkisten palveluiden tonttien saatavuuden ja kehittämismahdollisuudet.
- Palvelut keskitetään keskuksiin, nykyrakenteeseen ja joukkoliikenne-reittien varrelle. Seudun kunnat varmistavat maankäytön ensisijaisilla vyöhykkeillä asuinalueille ja keskuksiin riittävät, kestäväällä liikenteellä saavutettavat palvelut. Suunnittelussa edistetään muuntojoustavia ja hintatasoltaan monipuolisia ratkaisuja ja mahdollistetaan kaupan sijoittumista myös kivijalkoihin.
- Varmistetaan seudullisten viher- ja virkistysyhteyksien jatkuvuus sekä mahdollisimman laaja säilyminen ja keskeisten ekologisten yhteyksien vahvistaminen. Kunnat varautuvat virkistyskäytön kasvuun osoittamalla riittävästi virkistystä palvelevia alueita ja niiden saavutettavuutta (mm. kävellen ja pyörällä) parantavia ulkoilureittejä ja yhteyksiä. Valtio huomioi liikennejärjestelmähankkeiden yhteydessä virkistysalueverkoston yhtenäisyyden ja jatkuvuuden. Maankäytön suunnittelussa edistetään kaupunkitilojen viihtyisyyttä ja lisätään kaupunkivihreää.
- Valtio osoittaa maankäytön ensisijaisilla vyöhykkeillä maavarantoaan ja kiinteistöjään julkisten palveluiden sekä virkistyspalveluiden toteuttamisen.
- Parannetaan liikkumisen esteettömyyttä ja tasa-arvoa huolehtien kaikkien väestöryhmien tasapuolisista mahdollisuuksista liikkua ja käyttää palveluita.

#### **5.2.5. Vähennämme liikenteen haittoja ja parannamme liikenteen turvallisuutta**

Lisääntyvä melu on uhka ihmisen terveydelle ja ympäristön viihtyisyydelle. Meluntorjunnan kohteiden rahoitus ei ole ollut riittävää, eikä meluntorjunnan toimenpiteitä ole saatu toteutettua meluntorjunnan toimintasuunnitelmien mukaisesti. MAL- suunnittelukierroksella toteutetaan meluntorjunnan teemapaketin sekä muita meluntorjunnan toimintasuunnitelmien toimenpiteitä. Maanteiden rakenteellisen meluntorjunnan kustannusarvio Helsingin seudulla on 65–78 milj. euroa.

Meluntorjunnalle tulisi osoittaa riittävä rahoitus myös valtion väyläverkolle. Maankäytön yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa huomioidaan myös lentomelun aiheuttamat rajoitteet.

Valtion ja kuntien yhteisenä tahtona on riittävän asuntotuotannon varmistaminen hyvin saavutettavilla alueilla. Mikäli tällaisten alueiden tiivistäminen ja käyttöönotto edellyttää meluntorjuntaa valtion väylillä, tulee myös valtion osallistua kustannuksiin. Meluntorjunnan kustannusvastuiden periaatteet meluntorjuntaratkaisuissa ovatkin tältä osin vanhentuneet erityisesti kasvavilla kaupunkiseuduilla. Kohteita pohdittaessa pitää tarkastella nykyisen maankäytön lisäksi tulevaa maankäyttöä.

Helsingin seudun väkiluvun ja liikennemäärien kasvun myötä lisääntyvät myös katupölypäästöt. Katupölypäästöjä voidaan vähentää katujen ja teiden kunnossapidon toimenpitein. Kitkarenkaiden käytön yleistymisellä sekä ajonopeuksien alentamisella voidaan vähentää katupölyn määrää.

Keskeisiksi liikenneturvallisuutta parantaviksi toimenpiteiksi on tunnistettu infran parantaminen liikenneturvallisuuslähtöisesti, nopeusrajoitukset sekä automaattisen liikennevalvonnan laajentaminen. Tärkeää on myös vahvistaa jatkuvaa liikenneturvallisuusyhteistyötä niin alueellisella, seudullisella kuin paikallisellakin tasolla. MAL-suunnitelma sisältää pieniä liikenneturvallisuustoimenpiteitä osana pienten ja keskisuurten hankkeiden ohjelmaa. Pääpyöräilyverkon toteuttaminen puolestaan parantaa pyöräilijöiden liikenneturvallisuutta. Lisäksi Helsingin seudulla on erityisen tärkeää huolehtia riittävän alhaisista nopeuksista taajamissa liikenneturvallisuuden parantamiseksi sekä laajentaa automaattista liikennevalvontaa erityisesti pääkaupunkiseudun sisääntuloväylillä. Liikennevalvontaa on tarpeen laajentaa myös kuntien katuverkolle, esimerkiksi koulujen läheisyyteen.

### **Meluntorjunta**

- Valtio ja kunnat varaavat rahoituksen ja toteuttavat meluntorjunnan teemapaketin sekä muut meluntorjunnan toimintasuunnitelmien toimenpiteet.
- Valtio ja kunnat tarkistavat MAL-kasvuseutujen meluntorjunnan vastuuperiaatteet.

### **Hiukkaspäästöjen vähentäminen**

- Kunnat ja valtio tehostavat katujen ja teiden kunnossapitoa, edistävät kitkarenkaiden käyttöä ja alentavat ajonopeuksia taajamissa.

### **Liikenteen turvallisuuden parantaminen**

- Kehitetään automaattista liikennevalvontaa yhteistyössä poliisin kanssa pääkaupunkiseudun sisääntuloväylille ja kuntien katuverkolle.
- Laajennetaan 30 km/h nopeusrajoitusalueita Helsingin seudun taajamissa. Kunnat varmistavat, että liikenneympäristö tukee alhaisia nopeuksia.

## **5.3. Helsingin seutu menestyy kansainvälisesti**

### **5.3.1. Vahvistamme Suomen ja Helsingin seudun kansainvälisiä ja valtakunnallisia liikenneyhteyksiä**

Helsingin seudulle on keskittynyt merkittävä osa koko maan elinkeinoelämän toimijoista. Helsingin seudun osuus koko maan BKT:stä on 35%, joten myös taloutta ja elinkeinoelämää tukevilla ratkaisuilla on merkittävä vaikutus koko maan hyvinvoinnille. Seudulla sijaitsevat Suomen tärkein kansainvälinen lentoasema, yksi suurimmista vientisatamista, useita valtakunnallisia logistiikkakeskuksia sekä lukuisia monikansallisten yhtiöiden pääkonttoreita. Toimivat henkilö- ja tavaraliikenteen yhteydet ovat tärkeitä yritysten menestymisen kannalta.

Suunnittelulla varmistetaan toimivat maaliikenneyhteydet lentoasemalle ja erityisesti sujuvat ja nopeat joukkoliikenneyhteydet. MAL 2023 -suunnittelukaudella käynnistyy Vantaan pikaraitiotien rakentaminen Helsingin Mellunmäestä lentoasemalle. Myös Suomirata-hankkeeseen kuuluvan nopean kaukoliikenteen yhteyden, Lentoradan, suunnittelua jatketaan. Nykyisen lentoasemalle kulkevan rautaverkon osalta on huomioitava huonokuntoisten asemien kehittäminen ja kunnostaminen osana Suomen näkyvyyttä kansainvälisille matkailijoille.

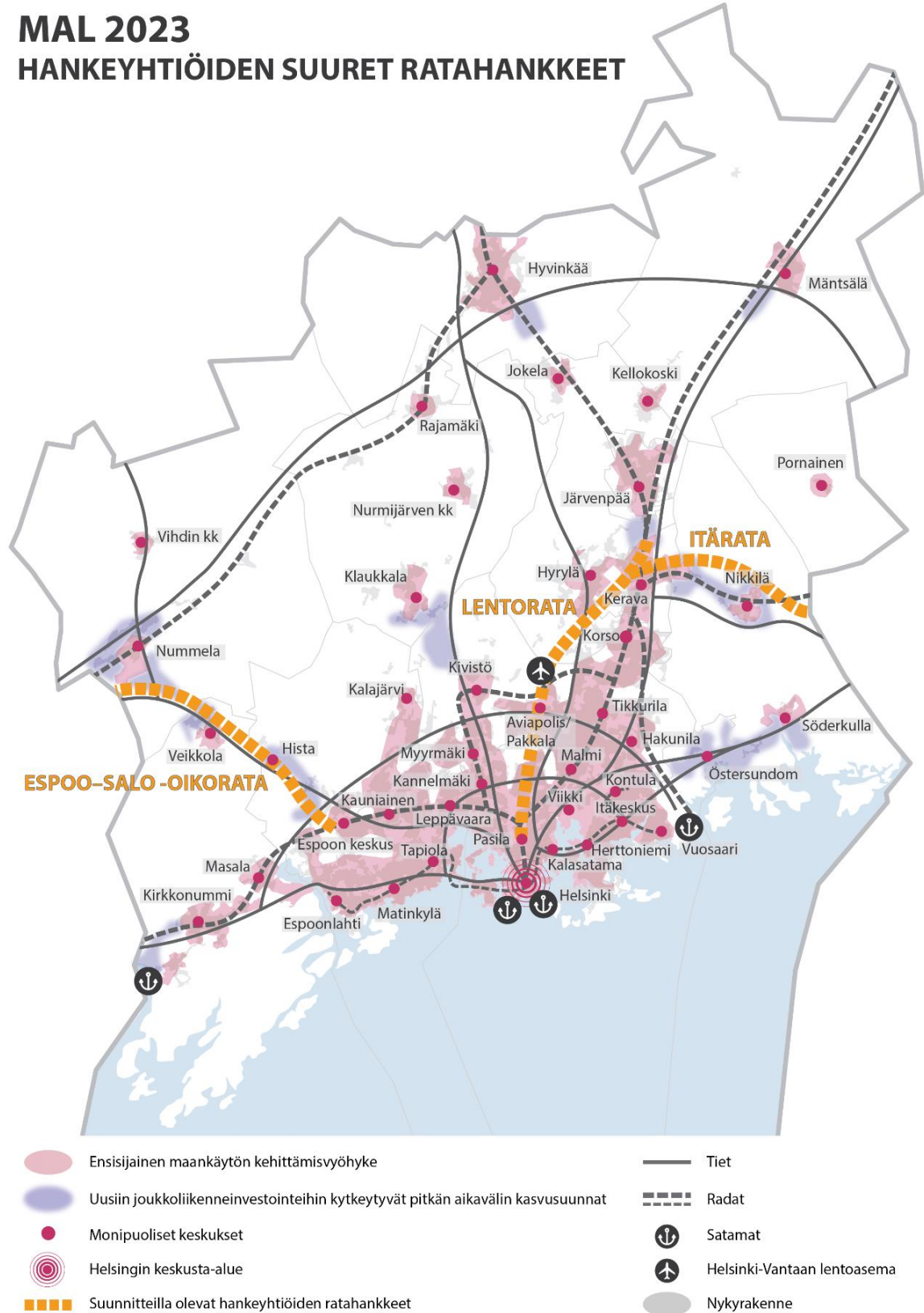
Satamien tieyhteyksiä kehitetään tieverkon luokitus ja palvelutasotyön pohjalta. Maankäytön ja liikennejärjestelmäsunnittelun yhteensovittamisessa tulee varmistaa toimivat ja turvalliset yhteydet Helsingin satamiin. Satamien tavaraliikenteen kannalta keskeistä on myös raskaan liikenteen taukopaikkojen toteuttaminen suunnittelukaudella. Helsingin satamayhtiö toteuttaa ja rahoittaa Länsisataman liikenteen sujuvuutta parantavan Satamatunnelin. Hankkeen toteutuksen yhteydessä tulee huomioida hankkeeseen kytkeytyvien katu- ja maatieverkon osien kehittäminen.

Helsingin seutu sijaitsee kahden Euroopan laajuisen liikenneverkon eli TEN-T-ydinverkkokäytävän solmukohdassa. Helsingin seutu on TEN-T-asetuksessa määritetty kaupunkisolmukohdaksi. Kuntien ja valtion tulee yhteistyössä varmistaa ydinverkkokäytävien toteutus ja edistää tukikelpoisten hankkeiden EU-rahoituksen hyödyntämistä Helsingin seudun kaupunkisolmukohdassa. Varmistetaan, että Helsingin seudun MAL-suunnitelma voi toimia uutena TEN-T-asetuksen kestävän liikkumisen ohjelmana (SUMP). Helsingin ja Tallinnan välille kaavaillun maanalaisen tunnelin, **Tallinnan tunnelin** maankäytön suunnittelun edistymistä seurataan ja hankkeen vaikutuksia arvioidaan Helsingin seudulle.

Kolmesta suuresta hankeyhtiöiden ratahankkeesta suunnitteluvalmiudeltaan pisimmällä on **Turun tunnin juna** (kuva 12), jonka ratasuunnittelu on parhaillaan käynnissä. Ratasuunnittelu valmistuu vuoden 2023 lopussa ja päätös radan rakentamisesta voidaan tehdä vuonna 2024. Turun tunnin junan karkea rakentamisen kustannusarvio on noin 3,4–4 miljardia euroa.

**Suomirata**-hankkeen tavoitteena on toteuttaa noin tunnin junayhteys Tampereen ja Helsingin välille ja nopea kaksiraiteinen kaukoliikenteen rata Helsingistä Helsinki-Vantaan lentoasemalle. Lentorata toimisi hankkeen ensimmäisenä vaiheena. Suomiradan osalta pääministeri Orpon hallitus on linjannut edistävänsä nykyisen ratakäytävän kehittämistä. Pääministeri Orpon hallitusohjelman mukaan hallitus vie eteenpäin lentoratahanketta varaamalla määrärahat lentoratahankkeen suunnitteluun ja valmistellen lentoradan toteuttamispäätöksen. Hankkeen edistämiseksi perustetaan yhtiö, jossa omistajina voivat valtion lisäksi olla kunnat. Hankkeen suunnitteluun on varattu 43 milj. euroa. Lentoradan suunnitteluun myönnettiin kesällä 2023 2,75 milj. euroa CEF-tukea. Toteutettavassa suunnittelussa laaditaan Lentoradan linjaussuunnitelma, YVA sekä lentoradan yleissuunnitelma. Lentoradan toteutuksen kustannusarvio on noin 2,7 mrd. euroa.

# MAL 2023 HANKEYHTIÖIDEN SUURET RATAHANKKEET



Kuva 12. Hankeyhtiöiden suunnitteilla olevat suuret ratahankkeet.

**Itärata**-hankkeen suunnittelu on parhaillaan esisuunnitteluvaiheessa ja hankeyhtiön toiminta käynnistymässä. Itärata-hankeyhtiön tehtävänä on Lentorata-Porvoo-Kouvola-linjausta koskevaan raidehankkeeseen liittyvä suunnittelu. Itäradan karkea kustannusarvio on noin 1,7 Mrd. euroa. Itäradan tarkempi suunnittelu ja kaavoitus kestävät vähintään yli 10 vuotta, joten hankkeen toteutuminen ei ole näköpiirissä lähivuosina.

Hankeyhtiöiden suurilla ratahankkeilla on toteutuessaan suuri vaikutus Helsingin seudun liikennejärjestelmään ja maankäytön ratkaisuihin. Yhteydet parantavat seudun valtakunnallista saavutettavuutta ja laajentavat seudun työmarkkina-alueita. Toisaalta seudullisia vaikutuksia ei ole toistaiseksi arvioitu yksityiskohtaisemmin. Helsingin seudun näkökulmasta on olennaista joka tapauksessa varmistaa lähijunaliikenteen toimintaedellytykset. Lisäksi on arvioitava ratahankkeiden toteutumisen mahdollista ajoitusta sekä kytkentää seudulliseen liikennejärjestelmään ja maankäyttöön.

Hankeyhtiöiden suuret ratahankkeet Turun Tunnin Juna, Lentorata, Suomirata ja Itärata eivät ole osa seudullista MAL 2023 -investointiohjelmaa, mutta niiden vaikutuksia seudulliseen liikennejärjestelmään ja maankäyttöön tulee arvioida ja suunnittelua seurata Helsingin seudun näkökulmasta olennaista on varmistaa lähijunaliikenteen toimintaedellytykset.

Pääministeri Petteri Orpon hallituksen ohjelma (20.6.2023) linjaa hankeyhtiöiden suunnittelua ja toteutusta seuraavasti:

- Hallitus kehittää päärataa nykyisessä ratakäytävässä Väyläviraston toimesta panostamalla pääradan kehittämiseen niin etelässä kuin pohjoisessa.
- Hallitus vie eteenpäin lentoratahanketta varaamalla määrärahat lentoratahankkeen suunnitteluun ja valmistellen lentoradan toteuttamispäätöksen. Hankkeen edistämiseksi perustetaan yhtiö, jossa omistajina voivat valtion lisäksi olla kunnat. Yhtiötä pääomimitaan osana investointiohjelmaa (Lentoradan suunnittelu 43 M€). Muilta osin Suomi-radon valmistelu keskeytetään. Jäljellä olevat varat palautetaan omistajille. Itäradan hankeyhtiön toiminta jatkuu.
- Valtio toteuttaa Turun tunnin juna -hankkeen, joka käsittää Espoo–Saloo-oikoradan rakentamisen ja Saloo–Kupittaa-yhteysvälin parantamisen. Rakentaminen käynnistyy Espoo–Lohja ja Saloo–Kupittaa-yhteysväleillä. Rakentamisvaihetta varten valtio varautuu osana investointiohjelmaa pääomittamaan rahoitusta kokoavaa yhtiötä, jonka osakkaina voivat valtion lisäksi olla kunnat.

Turun Tunnin juna -yhtiön pääomitus (Espoo–Lohja -osuuden rakentaminen ja Turku–Salon osuuden parantaminen) investointiohjelmassa on 460 M€.

Espoo-Lohja -hankeosuudesta on selkeytettävä kokonaisuuden rahoitusratkaisu ja tarkennettava hankkeen toteuttamisen edellyttämä loppurahoitus valtion pääomituksen lisäksi. Hanke on valtakunnallinen eikä siten seudullisen infrakorvauksen piirissä. Lisäksi tulee selkeyttää ratayhteyden liikennejärjestelmä, liikenteen järjestämisvastuu ja sen rahoitus. Selvitettäviä asioita ovat myös radan omistus ja sen käyttömaksu (vrt. ratamaksu valtion rataverkolla) sekä vaikutukset rantaradan liikenteeseen.

### **TEN-T-yhteydet**

- Vahvistetaan kansainvälisiä yhteyksiä osana Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) ydinverkkokäytävien toteutusta. Edistetään TEN-T-kaupunkisolmukohtien hankkeiden sekä ydinverkon osien toteutusta kuntien ja valtion välisenä yhteistyönä. Varmistetaan MAL-suunnitelman soveltuvuus Helsingin kaupunkisolmukohtien kestävän kaupunkiliikenteen SUMP-suunnitelmana.
- Varmistetaan toimivat ja turvalliset yhteydet Helsingin satamiin. Helsingin sataman toteuttaman Satamatunnelin avulla varmistetaan sujuvat yhteydet Länsisatamasta valtakunnalliseen tieverkkoon. Hanke sisältää Satamatunnelin kytkeytyvät katu- ja maantieverkon yhteydet. Helsingin satama vastaa Satamatunnelin toteuttamisen kustannuksista.
- Osallistutaan Tallinnan tunnelin suunnitteluprosesseihin.

### **Hankeyhtiöiden ratahankkeet**

- Valmistaudutaan hankeyhtiöiden suuriin ratahankkeisiin Turun Tunnin Junaan, Lentorataan, Suomirataan ja Itärataan. Arvioidaan Espoo-Saloradan ja Lentoradan vaikutuksia seudulliseen liikennejärjestelmään ja maankäyttöön.
- Varaudutaan kestävän maankäytön ja liikennejärjestelmän kehittämiseen suunnitelluilla asemanseuduilla Espoo-Salo –oikoradan osalta. Varmistetaan Espoo-Salo- rataosan lähijunaliikenne kaukoliikenteen ohella. Tunnistetaan uusien liikennekäytävien merkitys ja vaikutukset sekä arvioidaan ratahankkeiden toteutumisen mahdollista ajoitusta sekä kytkeä seudulliseen liikennejärjestelmään ja maankäyttöön.
- Espoo-Lohja -hankeosuudesta on selkeytettävä kokonaisuuden rahoitusratkaisu ja tarkennettava hankkeen toteuttamisen edellyttämä loppurahoitus valtion pääomituksen lisäksi. Hanke on valtakunnallinen eikä siten seudullisen infrakorvauksen piirissä. Lisäksi tulee selkeyttää ratayhteyden liikennejärjestelmä, liikenteen järjestämisvastuu ja sen rahoitus. Selvitettäviä asioita ovat myös radan omistus ja sen käyttömaksu (vrt. ratamaksu valtion rataverkolla) sekä vaikutukset rantaradan liikenteeseen.

### 5.3.2. Edistämme elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä

MAL-työssä on hahmoteltu keskeinen elinkeinojen kehityskuva vuodelle 2040 (kuva 13). Kehityskuva hahmottaa toimistovaltaisten työpaikkojen keskeisimmät sijoittumispaikat ja varastoinnin, logistiikan ja tuotannon merkittävimmät kasvu-alueet. Seudun tuotanto-, logistiikka- ja varastotoiminnot edellyttävät runsaasti edullisempaa maapohjaa ja sijoittuvat ajoneuvoliikenteen solmukohtiin pääväylien liikenneverkkoon tukeutuen. Pääkaupunkiseudulla toiminnot ovat sijoittuneet enimmäkseen nauhamaisesti Kehä III:n varteen sekä tieverkon pääväylien ja ratojen varsille. Pienteollisuutta on edelleen myös tiiviin kaupunkirakenteen sisällä. KUUMA-seudulla toimintojen painopiste on keskusten ulkopuolella sijaitsevilla yritysalueilla pääväylien tuntumassa. Seudun kasvaessa logistiikka siirtyy yhä enemmän Kehä III:lta Keski-Uudellemaalle vt4:n ja vt3:n varsille.

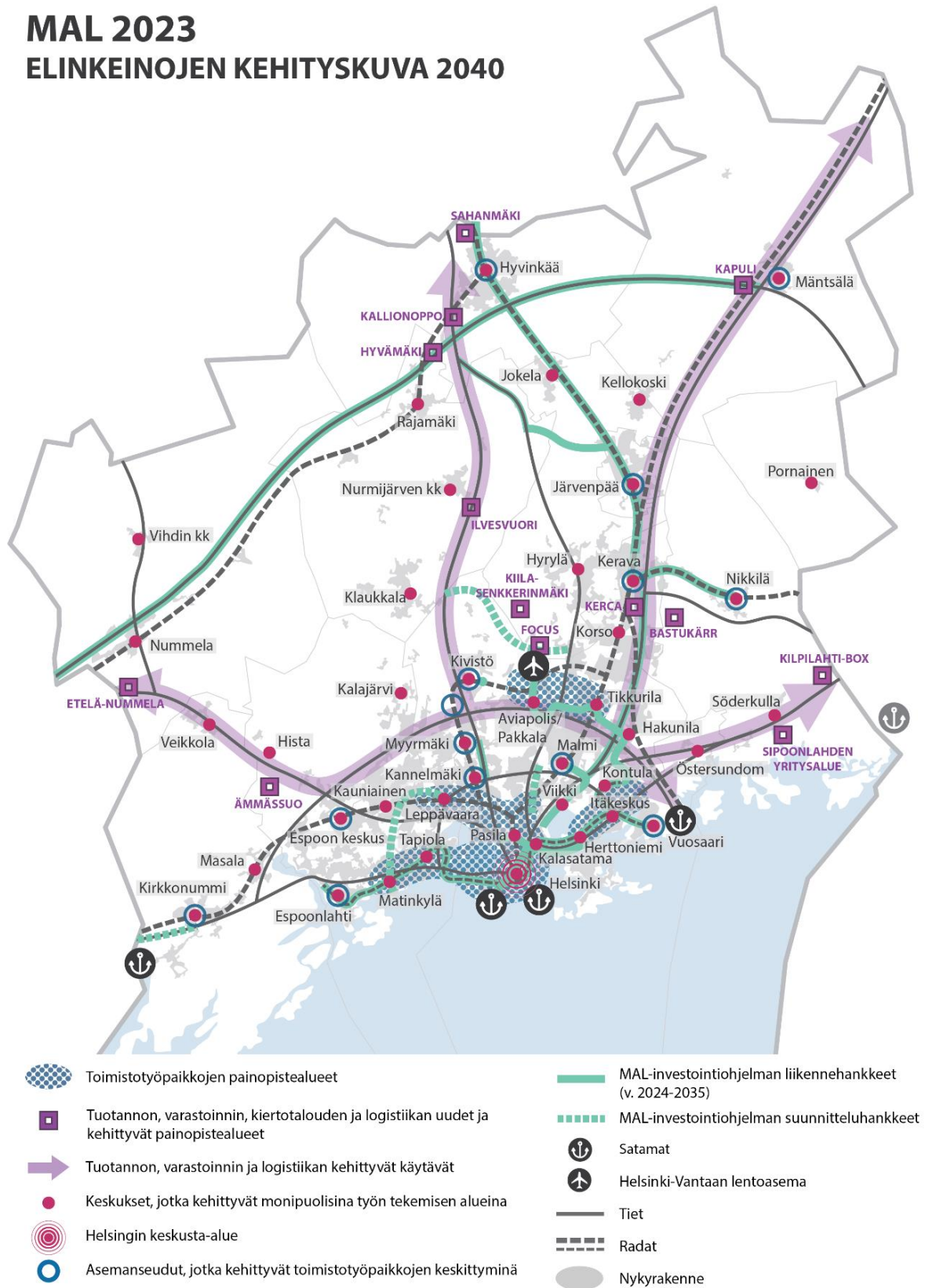
Kunnat edistävät elinkeinoelämän edellytyksiä ja huomioivat pienten ja keski suurten teollisuusyritysten tarpeet tiivistyvässä kaupunkirakenteessa ja varmistavat seudullisesti toimintamahdollisuudet erilaisille yrityksille. Toimitilamuutoksia, täydennysrakentamista ja alueiden uudistamista tehdessä huomioidaan väistyvien yritysten tilatarpeet ja kunnat osoittavat yrityksille korvaavia sijainteja. Kunnat varmistavat yritystonttien riittävän tarjonnan ja varautuvat aluetarpeisiin sekä uusiin investointeihin ennakoivalla maankäyttöpolitiikalla ja joustavalla kaavaohjauksella. Yritys- ja toimitilarakentamisen edellytyksiä parannetaan.

Kansainvälisen kilpailukyvyn edistämiseksi tarvitaan laajempaa elinkeinopoliittista näkemystä ja yhteistyötä valtion, alueiden ja kuntien välillä. Erityisesti kansainvälisten suurinvestointien saamiseksi Helsingin seudulle valtion rooli elinkeinopoliittikan kilpailukyvyn ja ennakoitavuuden suhteen on keskeinen.



# MAL 2023

## ELINKEINOJEN KEHITYSKUVA 2040



Kuva 13. Helsingin seudun elinkeinojen kehityskuva 2040.

### **Elinkeinoelämän toimintaedellytykset**

- Seudun toimistotyöpaikkojen keskittymiä kehitetään tiiviinä, rakenteeltaan sekoittuneina ja monipuolisina työn tekemisen ympäristöinä.
- Maankäytön ja liikennejärjestelmän kehittämisessä varaudutaan tuotanto- ja logistiikkatoimintojen kasvuun pääväylien varsilla. Tuotanto- ja logistiikka-alueita kehitetään huomioimalla toimintojen vaikutukset muulle maankäytölle, liikenteen sujuvuudelle ja asuinalueiden viihtyisyydelle. Kunnat varmistavat yritystonttien riittävän tarjonnan ja varautuvat aluetarpeisiin sekä uusiin investointeihin ennakoivalla maankäyttöpolitiikalla ja joustavalla kaavaohjauksella.
- Kunnat mahdollistavat kaavoituksen keinoin toimistoalueiden muutoksen muuhun käyttöön alueilla, joilla kysyntä toimistoille on heikkoa. Muu käyttö voi olla esimerkiksi asumista tai pienteollisuutta. Kunnat kuitenkin huomioivat edullisen toimistotilan tarpeen seudulla harkitessaan kaavoittavansa toimistoalueita uusiokäyttöön.
- Kunnat huomioivat pienten ja keskisuurten teollisuusyritysten tarpeet tiivistyvässä kaupunkirakenteessa. Varmistetaan seudullisesti toimintamahdollisuudet erilaisille yrityksille. Kunnat osoittavat yrityksille korvaavia sijainteja ja mahdollistavat alueiden uudistumisen.

### **5.3.3. Varmistamme logistiikan ja tavaraliikenteen toimivuuden**

Tieverkon kehittämisessä on tärkeää huomioida sekä seudun maankäytön kehittymisen tarpeita että liikenteellisiä tarpeita. Osana MAL-työtä määriteltiin Helsingin seudun tieverkon luokitus ja palvelutasotavoitteet vuodelle 2040 sekä tunnistettiin keskeiset pitkämatkaisen joukko- ja tavaraliikenteen reitit tie- ja katuverkolla. Luokittelutyön tavoitteena on ollut saavuttaa seudun toimijoiden kesken yhteinen näkemys tieverkon merkitykseen perustuvasta luokituksesta Helsingin seudulla ja siitä, millaista palvelutasoa eri luokkien tiejaksoilla pyritään tarjoamaan. Luokittelutyö on tarkoitus päivittää jatkossa MAL-prosessin tahdissa noin neljän vuoden välein tai useamminkin, jos tarvetta ilmenee.

Erillisten kaistojen varaaminen tavaraliikenteen käyttöön parantaisi tavarakuljettujen valtakunnantason logistiikan toimivuutta. Tavaraliikennekaistojen varaus edellyttäisi tarkempaa, osin jopa yksityiskohtaista suunnittelua erityisesti liittymäalueilla sekä verkollista vaikutusten arviointia. Esimerkkikohteena voisi olla valtakunnan tasolla keskeinen tavaraliikenteen reitti Kehä III valtatie 1 ja Vuosaaren sataman välillä. TEN-T ydinverkon osana tämä yhteysväli olisi keskeinen erillisten tavaraliikennekaistojen toteuttamiseksi. Joukkoliikenteen kaistavaruuksia tulee tarkastella osana joukkoliikenteen nopeuttamistoimenpiteitä.

Tavaraliikenteen kannalta keskeiset MAL-suunnitelman kehittämistoimenpiteet koskevat logistiikan poikittaisyhteyksien kehittämistä (kuten Keski-Uudenmaan pohjoinen logistiikkayhteys ja valtatie 25 kehittäminen sekä raskaan liikenteen palvelualueet. Lisäksi tärkeänä suunnittelukohteena on tunnistettu Kehä IV eli Maantie 152 Hämeenlinnanväylä-Tuusulanväylä. Kehä IV on osa kehitettäviä poikittaisia yhteyksiä Hämeenlinnanväylän ja Lahdenväylän välillä Kehä III pohjoispuolella. Tuusulanväylän ja Lahdenväylän välillä raskaan liikenteen yhteys kulkee Tuusulan itäväylän ja Maantien 148 kautta, sillä maantielle 152 ei voi ohjata raskasta liikennettä.

MAL-suunnittelulla tulee varmistaa raskaan liikenteen taukopaikkojen kiireellinen toteutus. Raskaan liikenteen taukopaikat ovat tärkeitä logististen ketjujen ja erityisesti kuljetusten toimivuuden kannalta. Raskaan liikenteen taukopaikoista on akuutti pula Helsingin seudulla. Uusien taukopaikka-alueiden tulisi sijaita suurimman kysynnän alueella eli pääkaupunkiseudulla ja sen välittömässä läheisyydessä. Keskeisimmät sijainnit ovat sisääntuloväylillä Kehä III:n tuntumassa tai Kehä III:n varrella. Lisäksi kuntien kaavoituksessa tulee varautua tulevaisuuden taukopaikkatarpeisiin. Seudullinen ratkaisu tulisi löytyä pikaisesti, jotta seudun logistiikan toimivuus ja tehokkuus voidaan säilyttää. Jotta raskaan liikenteen taukopaikkojen kiireellinen toteutus saataisiin varmistettua, tulisi asiaa edistämään perustaa laaja-alainen valtion ja kuntien edustajien ohjausryhmä. Sijaintien tarkastelussa tulee huomioida ELY-keskuksen selvitys *Raskaan liikenteen taukopaikat Uudenmaan ELY-keskuksen alueella* sekä Uudenmaan maakuntakaavan merkinnät taukopaikoista.

Elinkeinoelämän toimintaedellytysten ja liikennejärjestelmän toimivuuden takaamiseksi tulee liikenneverkon kehittämisen ohella varmistaa riittävä väyläverkon perusväyläpidon sekä kunnossapidon taso.

### **Tieverkon luokittelun hyödyntäminen kaavoitus- ja liikenneratkaisuissa**

- Kunnat ja valtio käyttävät kaavoitus- ja liikenneratkaisuissaan pohjana yhdessä valmisteltua Tieverkon luokitusta 2040, sekä päivittävät sitä tarpeen mukaan.

### **Joukkoliikenne- ja tavaraliikennekaistojen selvittäminen**

- Laaditaan verkollinen tarkastelu joukkoliikenne- ja tavaraliikennekaistojen mahdollisista yhteysväleistä. Otetaan käyttöön joukko- ja tavaraliikenteen kaistoja verkollisen tarkastelun pohjalta. Kaistajärjestelyillä voidaan edistää joukkoliikenteen kilpailukykyä suhteessa henkilöautoliikenteeseen tai parantaa tavaraliikenteen sujuvuutta ja luotettavuutta.

### **Raskaan liikenteen taukopaikat**

- Väylävirasto, ELY-keskus ja seudun kunnat sitoutuvat toteuttamaan kolme logistisesti hyvin saavutettavaa ja palveluiltaan monipuolista raskaan liikenteen taukopaikkaa. Taukopaikat sijaitsevat määritellyillä taukopaikkavyöhykkeillä pääkaupunkiseudun sisääntuloväylien vt1, vt3, vt4, vt7 välittömässä läheisyydessä ja/tai Kehä III vyöhykkeellä. Taukopaikkojen toteutuksessa sovelletaan kustannus- ja vastuunjakomallia, jossa valtio maksaa pysäköintipaikkojen rakentamiskustannuksista 75 % ja kunnat 25 %.
- Kunnat osoittavat logistisesti hyviltä sijainneilta riittävän laajat maa-alueet raskaan liikenteen taukopaikkakäyttöön sekä varmistavat kaavoittamalla ja maanhankinnalla soveltuvat alueet.
- Taukopaikkojen toteutumisen varmistaa perustettava laaja-alainen valtion ja kuntien edustajien ohjausryhmä.

#### **5.3.4. Edistämme liikenteen digitalisaatiota ja automaatiota**

Digitalisaatio, uudet teknologiat ja tieto mahdollistavat liikennejärjestelmän tehokkaamman hyödyntämisen, parantavat liikenteen häiriöttömyyttä, toimivuutta ja turvallisuutta sekä mahdollistavat liikenteen päästövähennyksiä. Digitalisaation avulla voidaan edistää esimerkiksi kestävä logistiikkaa. Valtakunnallisen logistiikan digitalisaatiostrategian (LVM 2020:13) visiona onkin siirtyä kohti tehokasta ja kestävä logistiikkaa digitalisaatiolla. Keskeistä on, että infrastruktuuri, logistiikka ja tieto muodostavat yhdessä toimivan kokonaisuuden.

Helsingin seudulla on tarve valmistautua myös liikenteen automaation kehitykseen. Helsingin seudulla kerätään ja koordinoidaan aktiivisesti tietoa liikenteen automaation piloteista ja kokeiluista sekä selvitetään ja tutkitaan automaation mahdollisia vaikutuksia (hyötyjä, haittoja ja kustannuksia). Miehittämätöntä

ilmailua toteutetaan U-space-sääntelyn kautta ja onkin tärkeää, että Traficom ja muut MAL-toimijat edistävät aktiivista vuoropuhelua U-space-sääntelyn osalta.

Valtioneuvoston periaatepäätöksen liikenteen automaation edistämisestä mukaisesti (LVM 2021/137) automaatiota kehitetään ja hyödynnetään ihmiskeskeisesti ja tiedon vaihtamista tehostetaan. Ihmiskeskeisyys tarkoittaa esimerkiksi sitä, että perus- ja ihmisoikeudet ovat lähtökohtia automaatiojärjestelmien kehittämisessä ja käytössä. Tiedon vaihtamisen tehostamisen osalta väyläverkkoa koskeva ajantasainen, luotettava tieto on keskeistä myös automatisoituvalla liikenteelle. Tiedonkulku hyödyntää satelliittipaikannusta sekä yleisiä viestintäverkkoja, kuten ja 4G/LTE-verkkoja sekä jatkossa myös 5G-verkkoja. Liikenteen yhteisen tilannekuvan kehittäminen on tärkeää, sillä se mahdollistaa yhtenäisen tiedotuksen ja ohjauksen palvelujen tuottajille ja käyttäjille. Lisäksi tietovarantojen avaaminen ja ajantasaisen tilannekuvan tuottaminen ovat edellytyksiä toimivalle automaattiliikenteelle. Yhteistä tilannekuvaa rakennetaan parantamalla tilannetietojen laatua ja kattavuutta sekä hyödyntäen yhteistyötä niin julkisten kuin yksityisten, ekosysteemiin liittyvien toimijoiden kesken.

#### **Liikenteen tietovarannot ja automaatio**

- Seudun ja valtion toimijat edistävät ajantasaista tilannekuvaa tietovarantojen avaamisen ja standardoinnin avulla. Kuntien katuverkon ja valtion väyläverkon tietojen kattavuutta, laatua ja saatavuutta kehitetään liikenteen automaation tarpeita varten valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaisesti.
- Raideliikenteen toimijat edistävät rautatieinfran valmiutta tukea liikenteen automaation kehitystä.
- Traficom ja muut MAL-toimijat edistävät aktiivista vuoropuhelua U-space-sääntelyn osalta ja kehittävät väliaikaisten lentoesteiden huomiointia.
- Helsingin seudulla toteutettavien liikenteen automaation pilottien ja koekäytön vaikutuksia tutkitaan.

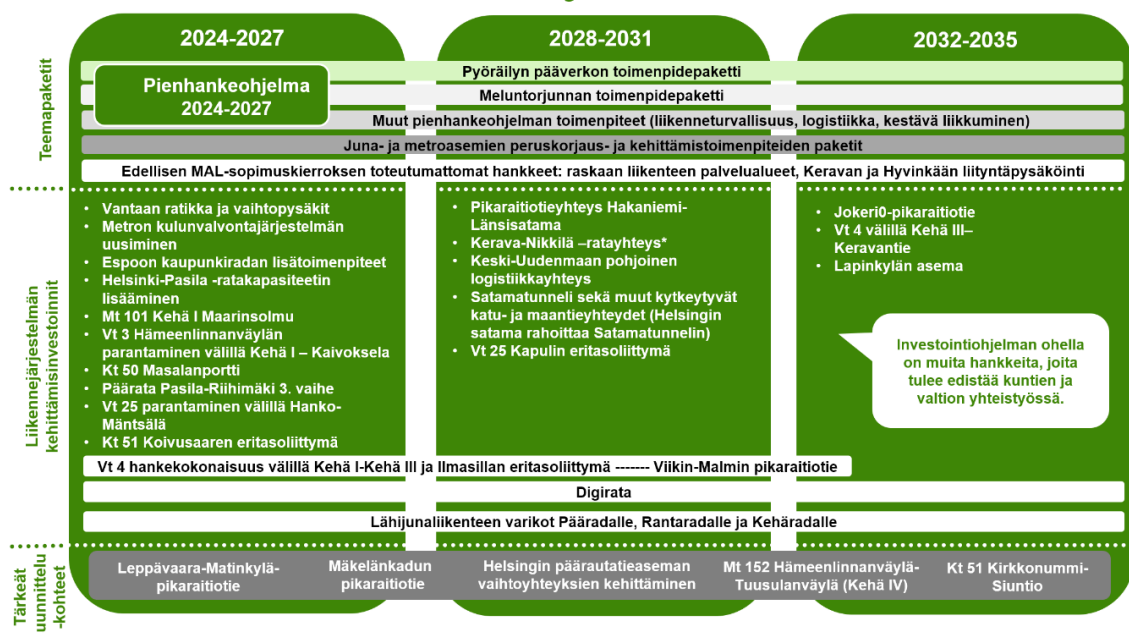
## **5.4. Investoimme resurssiviisaasti**

MAL 2023 -investointiohjelma on vuosille 2024–2035 (kuvat 14 ja 15) ja hankkeet määritetty kolmeen koriin vuosille 2024–2027, 2028–2031 ja 2032–2035. Investointiohjelmaan on muodostettu eri liikennemuotojen ja seudun alueiden

näkökulmasta tasapainoinen kokonaisuus, jonka vaikutukset vastaavat MAL 2023 -suunnitelman tavoitteisiin (hiilineutraali, hyvinvoiva, menestyvä).

Investointiohjelmassa on mukana hankkeita, jotka tukevat seudun logistiikan tai maankäytön edellytyksiä tai näitä molempia. Lähtökohtana on ollut muodostaa jatkumo MAL 2019 -suunnitelman investointiohjelmalle sekä yhteensovittaa investointiohjelmaa Väyläviraston valtakunnalliseen investointiohjelmaan. Hankkeiden osalta on huomioitu niiden suunnitelmavalmius ja toteutettavuus sekä seudullinen vaikuttavuus, kustannustehokkuus ja vaikutus maankäytön tai tavaraliikenteen kehittämiseen.

## MAL- investointiohjelma 2024-2035



Kuva 14. MAL 2023- suunnitelman investointiohjelma vuosille 2024–2035 (investointiohjelma kuvattu suurempana liitteessä 1).

\*Hanke on mahdollista aloittaa vuoteen 2030 mennessä, jos maankäyttö kehittyä Sipoon ja Keravan ennusteiden mukaisesti (yhteensä 20 000 asukasta vyöhykkeellä). Sipoon ja Keravan kuntien ylimääräisistä rahoitusosuuksista liikenteen operointikustannuksiin tulee sopia seudullisesti. Näistä rahoitusosuuksista Sipoo on ilmoittanut ottavansa vastuun MAL 2019-suunnitelman mukaisesti.

Investointiohjelmalla pyritään hyödyntämään olemassa oleva liikennejärjestelmä tehokkaasti ja täysimääräisesti, mistä johtuen hankekokonaisuus sisältää myös olemassa olevan järjestelmän korjaus- ja kehittämistarpeita. Investointiohjelmalla pyritään vastaamaan valtakunnan suurimman kaupunkiseudun kasvuun ja investointitarpeeseen. Investointiohjelman laadinnan yhteydessä on tunnistettu julkis- talouden tilanne sekä valtion liikenneinvestointien rahoitukseen vaikuttava

Liikenne 12 -suunnitelman rahoitusraami. Investointiohjelman toteutuksen lähtökohtaisena periaatteena on, että se osapuoli, jonka taseeseen liikenneinvestointi kirjataan, on päävastuussa investoinnista ja sen rahoituksesta.

### MAL2023 -suunnitelmakartta



#### Suunnitelman investointihankkeet:

##### Ratahankkeet:

- 1) Helsinki-Pasila -kapasiteetin lisääminen
- 2) Kerava-Nikkilä -ratayhteys
- 3) Pasila-Riihimäki -kapasiteetin lisäämisen 3. vaihe
- 4) Lähijunaliikenteen varikko Pääradalle
- 5) Lähijunaliikenteen varikko Rantaradalle
- 6) Lähijunaliikenteen varikko Kehäradalle
- 7) Lapinkylän asema

##### Pikaraitiotiehankkeet:

- 8) Vantaan pikaraitiotie
- 9) Viikin-Malmin pikaraitiotie\*
- 10) Jokeri 0 -pikaraitiotie
- 11) Hakaniemi-Länsisatama -pikaraitiotie

##### Tiehankkeet:

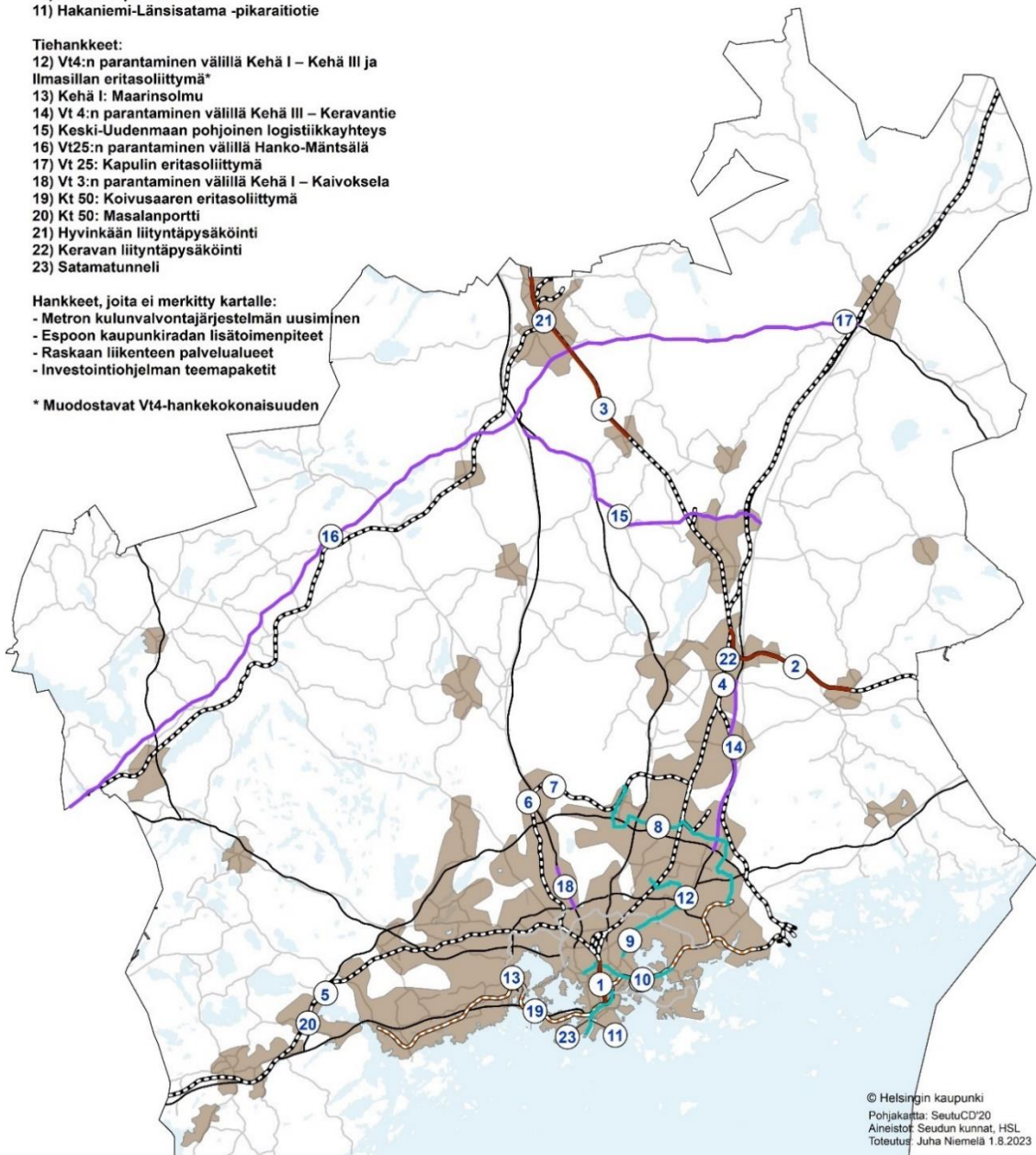
- 12) Vt4:n parantaminen välillä Kehä I – Kehä III ja Ilmasillan eritasoliittymä\*
- 13) Kehä I: Maarinsolmu
- 14) Vt 4:n parantaminen välillä Kehä III – Keravantie
- 15) Keski-Uudenmaan pohjoinen logistiikkayhteys
- 16) Vt25:n parantaminen välillä Hanko-Mäntsälä
- 17) Vt 25: Kapulin eritasoliittymä
- 18) Vt 3:n parantaminen välillä Kehä I – Kaivoksela
- 19) Kt 50: Koivusaaren eritasoliittymä
- 20) Kt 50: Masalanportti
- 21) Hyvinkään liityntäpysäköinti
- 22) Keravan liityntäpysäköinti
- 23) Satamatunneli

##### Hankkeet, joita ei merkitty kartalle:

- Metron kulunvalvontajärjestelmän uusiminen
- Espoon kaupunkiradan lisätoimenpiteet
- Raskaan liikenteen palvelualueet
- Investointiohjelman teemapaketit

\* Muodostavat Vt4-hankekokonaisuuden

- maankäytön ensisijainen kehittämisvyöhyke
- päätetty tai rakenteilla oleva hanke
- ratahankkeet
- pikaraitiotiehankkeet
- tiehankkeet
- valta- tai kantatie
- rautatie
- metrorata



© Helsingin kaupunki  
Pohjakartta: SeutuCD'20  
Aineistot: Seudun kunnat, HSL  
Toteutus: Juha Niemelä 1.8.2023

Kuva 15. MAL 2023 -suunnitelman investointiohjelman hankkeet vuosina 2024–2035.

Investointiohjelman kokonaiskustannukset ovat arviolta 3,86 mrd. euroa. Kustannuksissa on huomioitu osittain kustannustason nousun vaikutukset hankkeiden hintatasoon. Erityisesti viimeisimmän hankekorin hankkeiden kustannuksiin liittyy vielä merkittäviä epävarmuuksia. Kustannukset täsmentyvät suunnittelun edetessä.

Investointiohjelmaan on valittu Helsingin seudun kestävän kasvun kannalta keskeiset liikennehankkeet. Investointiohjelman ohella on myös muita hankkeita, joita tulee edistää kuntien ja valtion yhteistyössä.

Vt 4 hankekokonaisuus muodostuu valtatie 4 kehittämisestä välillä Kehä I-Kehä III, Ilmasillan eritasoliittymästä sekä Viikin-Malmin pikaraitiotiestä. Liikennekäytävän liikenteen ja maankäytön kehittämisen osalta pyritään löytämään kokonaisratkaisu ja suunnittelussa huomioidaan hankekokonaisuus, vaikka hankkeet toteutetaan erillisinä hankkeina ja eri nelivuotiskausilla. Vt4 kehittäminen käynnistetään vuosina 2024-2027, kun taas Viikin-Malmin pikaraitiotien toteutus käynnistyy vuosina 2028-2031.

Jatkosuunnittelussa tulee arvioida hankkeiden suunnitteluratkaisuja vastaamaan toimintaympäristössä (mm. liikennemäärissä) tapahtuneita muutoksia. Toimintaympäristön muutoksilla saattaa olla vaikutusta hankkeiden laajuuteen, vaiheistukseen ja kiireellisyyteen. MAL-suunnitelmaan sisältyvien liikennehankkeiden yksityiskohtaisemmassa budjetoinnissa tulee ottaa huomioon johtosiirtoinvestoinnit ja vesihuollolle aiheutuvat kustannukset. Hankkeiden keskinäiseen ajoitukseen ja niiden aiheuttamiin liikennejärjestelyihin tulee myös kiinnittää nykyistä enemmän huomiota yksityiskohtaisemman aikataulutuksen yhteydessä.

### **Pienhankeohjelman infrahankkeet parantavat liikennejärjestelmää tehokkaasti**

Pienillä ja keskisuurilla hankkeilla edistetään kestävästä liikkumisesta, suojataan ihmisiä melulta ja parannetaan liikenneturvallisuutta sekä logistiikan edellytyksiä (kuva 16). Pienhankeohjelman rahoituksella toteutetaan mm. Helsingin seudun pääpyöräilyverkkoa sekä meluntorjunnan toimintasuunnitelmien kohteita. Pienhankeohjelmaluonnos on valmisteltu seuraavin periaattein:

- Valtio ja kunnat rahoittavat pienhankeohjelmaa yhtä suurella rahoitusosuudella
- Valtion rahoituksesta 50 % kohdistuu pääkaupunkiseudulle ja 50 % KUUMA-kuntiin.



## Alustava pienhankeohjelmaluonnos 2024–2027

### Pyöräilyn pääverkko

- **Pyöräilyn pääverkon parantamistoimet**, Helsingin seutu
- **Rantaradan baana Kauniaisissa**
- **Pohjoisbaana, pääradanvarren baana Kytömaantiellä välillä Kerava Järvenpää, Järvenpää, Kerava & Tuusula**
- **Mt 1324 Lahnuksentien jalankulku- ja pyörätie välille Huhtamäentie– Veikonmäki, Espoo & Nurmijärvi**
- **Mt 110 Nupurintie välillä Kolmirannantie - Brobackantie (yhteysväli Veikkola-Espoo), Espoo**
- **Mt 1421 Jokelantie välillä rautatieasema – Palopuro, Hyvinkää**
- **Mt 148 Kulloontie välillä Tuusulanväylä-Kerava, Tuusula, Kerava**
- **mt 11689 Söderkullantie, Brobörentie välillä Södekulla – Nikkilä, Sipoo**
- **Mt 1130 Lapinkyläntie välillä Tampajantie-Evitskogintie, Kirkkonummi**
- **Mt 110 Vanha Turuntie ja Pillistöntie (yhteysväli Veikkola - Nummela), Vihti**
- **Mt 1456 Hirvihaarantie jalankulku- ja pyöräilyväylä (Kuntomajantien liittymä - Sepänmäki), Mäntsälä**
- **Mt 1321 Perttula-Nurmijärvi, jalankulku ja pyörätie, Nurmijärvi**

### Muu jalankulku- ja pyöräilyverkko

- **Mt 11671 Linjatien jalankulku- ja pyörätie välille mt 1456 (Vanha valtatie) - mt 140 (Vanha Lahdentie), Järvenpää, Mäntsälä & Tuusula**
- **Mt 11479 (Rusutjärventie), jalankulku- ja pyörätien toteuttaminen välille kt 45 (Hämeentie) – mt 11475 (Siippoontie), Tuusula**
- **Maantien 11227 (Överbyntie) parantaminen rakentamalla jalankulku välille Karlbergintie-Granbackantie, Kirkkonummi**
- **Kt 55 jkp-tie välillä mt140-Poikkitie, Mäntsälä**
- **Mt 11269 Gesterbyntie jalankulku- ja pyörätie välillä Gesterborgintie – Hopeakuja, Kirkkonummi**



### Meluntorjunta

- **Vt 4 Metsola-Jokivarsi, Vantaa**
- **Kt 45 Torpparinmäki, Helsinki**
- **Vt 4 Viikki, Helsinki**



### Liikenneturvallisuus

- **Pienet liikenneturvallisuustoimet**, Helsingin seutu
- **Mt 148 Öljytie, Brobörentien liittymä, liikennevalot, kaistajärjestelyt ja kevyen liikenteen järjestelyt**, Sipoo
- **Mt 120 Vihindintien/Niipperintien liittymän parantaminen ja kl alikulku**, Espoo
- **Liikenneturvallisuuden parantaminen, Hirsalantien jalankulku- ja pyörätie**, Kirkkonummi
- **Mt 1311 Rajamäentien-Urttilantien risteyksen parantaminen**, Nurmijärvi

### Logistiikka

- **Esteiden poisto erikoiskuljetusreiteiltä (portaalit, liikennevalot, saarekkeet)**, Helsingin seutu
- **Vt 25 ja mt 130 ramppi**, Hyvinkää
- **vt 25 ja Kalevankadun liittymä**, Hyvinkää
- **vt 25 ja mt 1421 ramppi**, Hyvinkää
- **Mt 1452 Vähänummentien kehittäminen osana Keski-Uudenmaan logistiikkaväylää (+ alikulku)**, Järvenpää



### Joukkoliikenne ja liityntäpysäköinti

- **Pysäkkien laadun parantaminen tieverkolla**, Helsingin seutu
- **Liityntäpyöräpysäköinnin kohteet**, Helsingin seutu
- **Kt 45, Riihikallion bussipysäkki**, Tuusula
- **pyörien liityntäpysäköinti**, Tuusula



Kuva 16. Pienhankeohjelman alustava ohjelmaluonnos 2024–2027.

Pienhankeohjelman suuruus on noin 80–90 miljoonaa euroa vuosille 2024–2027. Lisäksi hankeohjelman jatkuvuutta on parannettu tunnistamalla vuosina 2028–2031 toteutettavia kohteita, joiden suunnitelmavalmiutta on tarpeen parantaa kaudella 2024–2027. Nimettyjen hankkeiden lisäksi ohjelmaan varataan rahoitusta pyöräilyn pääverkon parantamistoimille, pienille liikenneturvallisuuustoimille, pysäkkien laadun parantamiselle tieverkolla sekä esteiden poistolle

erikoiskuljetusreiteiltä. Näillä pienillä teemapaketeilla lisätään ohjelman joustavuutta ja mahdollistetaan pienempien parantamistoimien (esimerkiksi pyöriteiden päällystykset) toteuttaminen tarpeiden perusteella. Lopullinen pienhankeohjelma vuosille 2024–2027 muodostetaan MAL-sopimuksen pohjalta.

- Investointiohjelman toteutus**
- Kunnat ja valtio edistävät yhdessä investointiohjelman kohteiden ja teemapakettien suunnittelua ja toteutusta.

## 6. MAL 2023 -suunnitelman vaikutukset

### 6.1. Arviointikokonaisuuksien tavoitetasojen saavuttaminen

MAL 2023-suunnitelman päätavoitteita vastaavat arviointikokonaisuudet tavoitetasoineen on esitetty kuvassa 17 yhdessä suunnitelman vaikutusten kanssa. Menestyvä -tavoite lähes saavutetaan suunnitelman toimenpiteillä ja suunnitelma vie seutua Hyvinvoiva- arviointikokonaisuuksien kannalta oikeaan suuntaan. Hiilineutraalin Helsingin seudun osalta tarvitaan vaikuttavampia toimenpiteitä tavoitetasojen saavuttamiseksi. MAL 2023 -suunnitelman vaikutusten arvioinnin taustaa, prosessia ja tuloksia on kuvattu yksityiskohtaisemmin vaikutusten arviointiselostuksessa.

Helsingin seudun kehitys on Hiilineutraali-arviointikokonaisuuden kannalta haasteellinen. Liikenteen päästövähennys (51 prosenttia vuoden 2005 tasoon verrattuna) on merkittävä, mutta tavoitteeseen (liikenteen päästöt lähellä nollaa vuonna 2040) nähden täysin riittämätön. Liikenteen päästöjen vähenemä on pitkälti MAL-suunnittelusta riippumatonta. Asumisen energiankulutusta koskeva tavoite saavutetaan todennäköisesti jo vertailupohjassa, mutta MAL-suunnitelmalla voidaan kannustaa entistä merkittävämpään energiankulutuksen laskuun.

MAL 2023 -suunnitelman toimenpiteet ovat alueiden tasapainoisen kehityksen kannalta oikeansuuntaisia. Suunnitelman vaikutukset sijoittuvat mahdollistavan ja kannustavan välille. Vaikutusten toteutumiseen liittyy kuitenkin epävarmuuksia. Vaikka hyvinvoinnin voidaan seudulla olettaa lisääntyvän suunnitelman vaikutuksesta, monet toimet edellyttävät konkretisointia erityisesti kuntatason suunnittelussa, mutta myös MAL-prosessissa.

Yhteiskuntataloudellisen tehokkuuden tavoitetaso (hyötyjen ja kustannusten suhde >1) lähes saavutetaan. Järjestelmätason hyöty-kustannussuhde on suunnitelman myötä 0,97. Suunnitelman toimenpiteillä saavutetaan sekä matka-aikahyötyjä että parempaa palvelutasoa. Joukkoliikenteen lippujen hintojen alentaminen lisää merkittävästi liikennejärjestelmän käyttäjähyötyjä. Ruuhkautuminen pahenee nykytilaan verrattuna. Työvoimasaavutettavuus paranee merkittävästi.



Kuva 17: Arvioinnin tavoitetasot ja niiden saavuttaminen.



**Hiilineutraali: Helsingin seutu kasvaa vähentäen hiilidioksidipäästöjä tehokkaasti kestävän yhdyskuntarakenteen, asumisen ja liikenteen keinoin.**

Helsingin seudun kehitys on MAL-suunnitelmalle annetun hiilineutraaliustavoitteen kannalta selkeästi riittämätöntä. Liikenteen CO<sub>2</sub>-päästöt laskevat noin puoleen vuoden 2005 tasosta ja vähenemä on pitkälti MAL-suunnittelusta riippumatonta. Suunnitelman toimenpiteillä päästöt vähenevät vain noin 3 %-yksikköä suhteessa vertailupohjaan. Raskaan liikenteen päästöjen osuus on vuonna 2040 lähes puolet liikenteen päästöistä seudulla. Päästötavoitteiden saavuttaminen edellyttääkin muutoksia raskaan liikenteen kalustossa ja käyttövoimissa sekä logistiikan tehostamista.

Joukkoliikenteen päästöt vähenevät suunnitelman myötä hyvin. Samoin kestävien kulkumuotojen osuus nousee suunnitelman toimenpiteillä selvästi. Muutosten vaikutukset päästöjen vähenemiseen jäävät kuitenkin vähäisiksi.

MAL-suunnitelman toimenpiteillä voidaan vaikuttaa vain rajallisesti henkilöautokannan uudistumiseen. Päästötavoitetta ei siten voida saavuttaa ilman henkilöautojen liikennesuoritteeseen vaikuttavia keinoja. Henkilöautolla ajettujen kilometrien määrä tulee vuoteen 2040 mennessä kasvamaan samassa suhteessa seudun väestönkasvun kanssa. Tämä on vastoin kansallisen tason tavoitetta siitä, ettei henkilöautosuorite enää kasva 2020-luvulla. Henkilöautosuoritteen kasvun taustalla on väestönkasvun lisäksi henkilöautoilun käyttökustannusten

lasku vuoteen 2040 mennessä. Suoritteen kasvu lisää myös liikenteen energiantarvetta.

MAL-suunnitelmalle asetettu tavoite seudun asuinrakennusten kokonaisenergiankulutuksen laskusta voidaan saavuttaa, vaikka seutu kasvaa asuntotuotantotavoitteen mukaisesti. Vuosittainen ostoenergiatarve laskee noin 2 % vuoteen 2040 mennessä mikäli energiatehokkuustoimia ja lämmitystapamuutoksia toteutetaan nykytahdilla. MAL-suunnitelman toimenpiteet kannustavat ostoenergian tarpeen pienentämiseen.

Helsingin seudun kasvu lisää painetta luonnonvarojen käytölle sekä maankäytön muutoksille. Suunnitelmassa seudun kasvua ohjataan nykyiseen rakenteeseen ja joukkoliikenteen kannalta kilpailukykyisille alueille, mikä tukee kestävän liikuttamisen edellytyksiä sekä säästää luontoa rakentamiselta. Uudet asukkaat sijoittuvat enimmäkseen hyvin seudun keskuksiin sekä raideliikenteen ja muun joukkoliikenteen äärelle. Suunnitelma lisää kuitenkin paikoin ympäristöön kohdistuvaa painetta etenkin tiivistyvän kaupunkirakenteen sisällä.



**Hyvinvoiva: Helsingin seudun laadukas elinympäristö mahdollistaa hyvän ja onnellisen elämän kaikille asukkaille.**

Helsingin seudun kehitys menee oikeaan suuntaan MAL-suunnitelmalle annetun hyvinvointitavoitteen kannalta.

Hyvinvoiva-tavoitteen toteutumista on arvioitu tasapainoisen kehityksen arviointikonaisuuden avulla, jossa arvioinnin painopisteet ovat asuinalueiden monipuolisuudessa ja laadussa sekä palveluiden saavutettavuudessa. MAL-suunnitelman keinovalikoiman toimista vahvin ohjausvaikutus Hyvinvoiva-tavoitteen saavuttamiseksi on valtion tukeman asuntotuotannon tavoitteella, joka ohjaa ARA-tuotantoa seudun eri alueille, sekä suunnitelmassa nimettyjen raideliikenteen asemien perusparantamisella ja pikaratikkahankkeilla. Kuntien omalla suunnittelulla on ratkaiseva merkitys Hyvinvoiva-tavoitteen kannustavien ja mahdollistavien toimien toteutumisessa.

Suunnitelma kannustaa monipuolisen ja laadukkaan asuntotuotannon toteuttamiseen. Monipuolisin ja tasapainoisin väestörakenne saavutetaan alueilla, joiden asuntokannassa on monipuolisesti hallintamuotoja ja eri kokoisia asuntoja. Suunnitelman uuden asuntotuotannon sijoittuminen luo mahdollisuuksia olemassa olevien asuinalueiden uudistamiselle, palveluiden paremmalle saavutettavuudelle ja

eriytymiskehityksen hillitsemiselle. Suunnitelmassa tunnistettuihin kaupunkiuudistusalueisiin kannustetaan panostamaan erilaisilla asuntokannan monipuolistamiseen ja asuinympäristön viihtyvyyteen liittyvillä hankkeilla.

Uuden asuntotuotannon myötä uudet asukkaat lisäävät osaltaan lähiluonnon käyttöpainetta ja julkisten palveluiden tarpeita. Kuntien omassa suunnittelussa tulee ottaa huomioon riittävät lähiluonnon ja palveluiden aluevaraukset sekä huomioida kaupunkivihreän lisääminen erityisesti täydentyvillä alueilla. Suunnitelman vaikutus lähiympäristön kunnossapitoon, siisteyteen ja koettuun turvallisuuteen on vähäinen. Ajonopeuksien laskemisella taajamissa sekä automaattisella liikennevalvonnalla on kohtuullisen hyviä vaikutuksia liikenneturvallisuuteen. Liikenteen melulle ja pienhiukkasille altistujien määrä sen sijaan kasvaa nykytilanteeseen verrattuna seudun asukasluvun ja liikennesuoritteiden kasvun myötä.



**Menestyvä: Helsingin seutu tarjoaa houkuttelevan asuin- ja toimintaympäristön asukkaille ja elinkeinoelämän toimijoille.**

Helsingin seudun kehitys on MAL-suunnitelmalle annetun Menestyvä-tavoitteen kannalta monilta osin oikeansuuntaista, mutta parannettavaakin jää. Suunnitelman tavoitteena on, että järjestelmätason yhteiskuntataloudellinen tehokkuus olisi yli yhden. Suunnitelman toimenpiteillä järjestelmätason hyöty-kustannussuhde pääsee lähelle tavoitetta, mutta jää hieman sen alle, lukemaan 0,97.

Suunnitelman toimenpiteillä saavutetaan sekä matka-aikahyötyjä että parempaa palvelutasoa. Sekä joukkoliikenteen käyttäjät että autoilijat hyötyvät niin palvelutason kuin lipunhintojen osalta vetovoimaisemmasta joukkoliikenteestä. Matka-aikahyödyt vertailuvaihtoehdon paikoin pahasti ruuhkautuneeseen tieliikenteeseen nähden ovat laaja-alaisia ja ne kohdistuvat niin joukkoliikenteen käyttäjiin, autoilijoihin kuin pyöräilijöihinkin, erityisesti työmatkojen osalta.

Joukkoliikenteen liikennöintikustannukset kasvavat voimakkaasti erityisesti lähijunaliikenteen ja metron tihentyneiden vuorovälien sekä uusien pikaraitiotiehankkeiden vuoksi. Lisäksi suunnitelmaan lisätty, pysyväksi tarkoitettu tukimekanismi joukkoliikenteen lipunhintojen alentamiseksi on huomattava julkistaloudellinen investointi. Se edistää merkittävästi kestävien kulkutapojen houkuttelevuutta sekä siten myös liikennejärjestelmän toimivuutta ja suunnitelman yhteiskuntataloudellista tehokkuutta.

Kestävien kulkutapojen edistämisestä huolimatta on odotettavissa, että tieliikenne ruuhkautuu paikoin huomattavasti nykytilannetta enemmän seudun väestönkasvun ja liikennesuoritteiden kasvun seurauksena. Yhteiskunta- ja julkistalouden näkökulmasta suunnitelman toimenpiteet eivät vähennä tieliikenteen ruuhkautumista ja niiden aiheuttamaa matka-aikojen ja kustannusten kasvua tehokkaimmalla mahdollisella tavalla. Lisäksi suunnitelman hyödyt ovat merkittävältä osin julkisia rahoitustarpeita huomattavasti kasvattavan joukkoliikenteen lipputuen varassa, vaikka ainakin sen täysimääräisenä toteutuminen lienee julkistalouden kestävyysnäkökulmasta hyvin haastavaa. Ilman lipputukea suunnitelman hyöty-kustannussuhde jäisi kuitenkin tasolle 0,45.

Polttoaineveroista saatavat tuotot vähenevät ajoneuvokannan uudistuessa, mikä vaikuttaa negatiivisesti julkistalouteen. Suunnitelmassa ei ole tarjolla konkreettisia, tehokkaita toimenpiteitä liikennemäärien, suoritteiden ja ruuhkautumisen hallintaan, eikä se ota kantaa ajoneuvoliikenteen suoriteperustaisen verotuksen tulevaisuuteen tai julkisen talouden näkyisiin. Lisäksi ajoneuvokannan sähköistyminen ei poista autoilun muita negatiivisia ulkoisvaikutuksia kuin osin.

Yhdyskuntarakenteen tiivistäminen keskuksiin ja kehitettävien raideyhteyksien varsille sekä sekoittuneen maankäytön edistäminen ovat seudulle tärkeitä kilpailukykytekijöitä. Ne tukevat kasautumista, työmarkkinoiden toimivuutta, infrastruktuurin ja palvelujen järjestämisen kustannustehokkuutta sekä yleisesti julkistaloudellista resurssiviisautta.

Menestyvän seudun näkökulmasta asuntotuotantotavoitteet on syytä pitää korkealla tasolla. Asuntojen ja rakennusoikeuden suhteelliset hinnat puoltavat uusien asuntojen rakentamista keskuksiin. Toisaalta alueiden monimuotoisuus ja luonnonläheisyys ovat Helsingin seudun vetovoimaan vaikuttavia valttikortteja. Tiivistyvän maankäytön ja kestävästi liikennejärjestelmän integroiva suunnittelu on siten edellytys seudun pidemmän aikavälin kilpailukykyyn ja vetovoiman takaimiseksi.

Helsingin seudun kansainvälisen kilpailukykyyn parantamiseen tähtäävien toimien näkökulmasta investointiohjelman hankkeet ovat perusteltuja. Ne vahvistavat Helsingin seutua TEN-T-kaupunkisolmukohtana sekä edistävät yhteyksiä TEN-T-ydinverkkokäytäviin. Myös elinkeinoelämän tilatarpeisiin vastaaminen tukee seudun menestystä.

Suurella kuvalla suunnitelma ei kykene merkittävästi kirittämään Helsingin seudun asemaa suhteessa kansainvälisiin verrokkikaupunkeihin. Kunnianhimoisemmalla markkinamekanismien ja päästötoimien hyödyntämisellä

tieliikenteessä ja maankäytössä olisi mahdollista saavuttaa edelläkävijyyttä ja houkutella uusia osaajia, yrityksiä ja innovaatioita.

## 6.2. Ristiriitaiset vaikutukset

Suunnitelmassa on mukana toimenpiteitä ja toimintaympäristön muutoksia, joilla on päätavoitteiden osalta ristiriitaisia vaikutuksia (kuva 18). Toimenpiteiden jatkosuunnittelussa tulee tunnistaa monipuolisesti vaikutukset ja pyrkiä vähentämään negatiivisia vaikutuksia. Huolellisella jatkosuunnittelulla monia haitallisia vaikutuksia on mahdollista vähentää.



	Hiilineutraali	Hyvinvoiva	Menestyvä
<b>Seudun väestönkasvu</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Lisää liikennesuoritetta</li> <li>- Lisää metsäkatoa, luonnonvarojen käyttöä ja painetta ympäristölle</li> <li>+ Luo edellytyksiä joukkoliikenteen palvelutason parantamiselle</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Haasteet palveluverkon riittävyydelle erityisesti jo nykyisellään tiiviillä asumisen alueilla</li> <li>- Lähiluonnon asukaspaine kasvaa</li> <li>+ Hillitsee asumisen hintaa</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Varmistaa seudullisen ja valtakunnallisen kilpailukyyn</li> <li>- Vaatii merkittäviä investointeja infraan ja palvelutuotantoon</li> </ul>
<b>Maankäytön tiivistäminen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Lisää kestäväää liikumista ja vähentää päästöjä</li> <li>+ Vähemmän metsäkatoa</li> <li>- Lämpösaarekeilmiö ja hulevesien hallinta</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vähemmän lähiluontoa</li> <li>- Palveluverkon toteutumisen haasteet</li> <li>+ Palveluiden parempi saavutettavuus</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Kasautumis- ja saavutettavuusetuja</li> <li>+ Infrastruktuurin ja palvelujen järjestämisen kustannustehokkuus</li> </ul>
<b>Monipuoliset asumisen vaihtoehdot</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Suuret asunnot/pientaloasuminen aiheuttavat enemmän rakentamisen päästöjä, käytön-aikaista energiankulutusta ja metsäkatoa</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Vastaavat erilaisiin tarpeisiin ja elämäntilanteisiin</li> <li>+ Parempi asuttavuus ja asumisen laatu</li> <li>+ Torjuu/korjaa alueellista eriytymisketä</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Seudun runsas ja monipuolinen asuntotarjonta on seudulle tärkeä kilpailukykytekijä</li> <li>+ Täydennysrakentaminen tukee paikallisten asukasohjien kasvua</li> </ul>
<b>Tieinvestoinnit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Henkilöautoliikenne kasvaa, joskin seudullinen merkitys vähäinen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Lisää tie- ja katu-pölyä</li> <li>- Lisää liikennemellulle altistuvia</li> <li>- Estevaikutukset</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Usein suuria matkai-ahyötyjä suhteessa investointikustannuksiin</li> </ul>
<b>Sähköautotukitoimet</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Vähentää päästöjä</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Vähentää lähipäästöjä, lukuun otamatta tie- ja katu-pölyä</li> <li>- Ei kaikille mahdollinen, hyödyt kohdistuvat hyvin toimeentulleille</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nykyisellä verotuksella vähemmän verotuloja valtiolle</li> <li>- Ei vähennä tilantarvetta</li> <li>- Sähköautojen saattavuus ja hinta</li> </ul>

Kuva 18: MAL 2023 -suunnitelman tunnistetut ristiriitaiset vaikutukset.

## 6.3. Vaikutusten arvioinnin jatkosuositukset

Vaikutusten arvioinnin pohjalta laaditut suositukset jatkosuunnitteluun on koottu kuvaan 19. Suositukset on kuvassa jaoteltu päätavoitteittain, vaikka osa niistä tukee useampaa tavoitetta. MAL-

suunnitelma on strategisen tason seudullista suunnittelua, siksi osa toimenpiteistä on yleispiirteisiä ja niiden vaikutukset ovat pääosin välillisiä ja useiden toimenpiteiden yhteisvaikutuksesta syntyviä. Suunnitelman lopulliset vaikutukset tulevat määrittämään pitkälti myös jatkosuunnittelussa tehtävien päätösten perusteella. Seudun kestävän kehityksen edistäminen sekä haitallisten vaikutusten lieventäminen on mahdollista seudullisella suunnittelulla sekä eri toimijoiden välisellä tiiviillä yhteistyöllä.



Kuva 19: Vaikutusten arvioinnin suositukset jatkosuunnitteluun.

### 6.3.1. Useampaa tavoitetta tukevat suositukset

Vaikutusten arvioinnissa on tunnistettu keinoja, jotka vaikuttavat samanaikaisesti useaan tavoitteeseen. Tieliikenteen hinnoittelulla on positiivisia vaikutuksia sekä

kestävään kasvuun että taloudelliseen kestävyYTEEN. Maankäytön sijoittuminen puolestaan vaikuttaa kaikkiin päätavoitteisiin.

Ajoneuvoliikenteen hinnoittelulla pyritään luomaan suhteellista kilpailuetua joukkoliikenteelle, vähentämään henkilöautoliikennettä ja tieverkon ruuhkautumista sekä ohjaamaan henkilöautoilijoita liikkumaan kestävin kulkumuodoin. Hyvin suunniteltuna tieliikenteen hinnoittelun olisi mahdollista tuottaa tehokkaita ohjausvaikutuksia, jotka hillitsisivät henkilöautosuoritteiden kasvua, liikenteen ruuhkautumista ja niistä aiheutuvia päästöjä. Ruuhkautumisen kasvu heikentää seudun saavutettavuutta ja on siten seudun menestykseen vaikuttava tekijä. Pidemmällä aikavälillä tienkäyttömaksut tukisivat myös yhdyskuntarakenteen kehitystä kestävämpään suuntaan.

Tieliikenteen hinnoittelumekanismia hyödyntäviä toimia liikenteen haittojen vähentämiseksi on käytössä jo useilla kaupunkiseuduilla. Tieliikenteen hinnoittelu olisi erittäin tehokas tapa vähentää ruuhkien aiheuttamia matka-aikatappioita ja parantaa suunnitelmaluonnoksen yhteiskuntataloudellista kannattavuutta. Liikenteen hinnoittelun vaikutuksia on syytä tutkia laajasti. Huomiota olisi kiinnitettävä sosiaaliseen oikeudenmukaisuuteen ja vaikutuksiin eri liikkujaryhmiin sekä elinkeinoelämän kilpailukykyyn.

Asumista ja työpaikkoja tulisi sijoittaa entistä tavoitteellisemmin joukkoliikenteeseen tukeutuen. Maankäytön vielä vahvempi tiivistäminen kestävästä liikkumisesta vyöhykkeille, joukkoliikenteen runkoyhteyksien varsille sekä keskuksiin ja asemanseuduille loisi paremmat edellytykset joukkoliikenteen palvelutason parantamiselle ja vähentäisi henkilöautoriippuvuutta. Joukkoliikennettä uhkaa nykyisellään kurjistumisen kierre: matkustajamäärät ovat vähentyneet ja myös infrakorvauksista syntyy korotuspainetta lipunhintoihin ja palvelutason karsimiseen. Tiiviillä maankäytöllä luodaan edellytyksiä joukkoliikennetarjonnan parantamiselle. Tätä kautta saadaan lisää matkustajia joukkoliikenteeseen ja lisää lipputuloja, mikä vähentää lipunhintojen korotuspaineita ja osaltaan edistää kestävien kulkumuotojen käyttöä.

### 6.3.2. Hiilineutraali-tavoitetta tukevat suositukset jatkosuunnitteluun



Päästövähennystavoitteet ja -velvoitteet tulevat todennäköisesti kiristymään tulevaisuudessa, jolloin Helsingin seudulla olisi kyettävä tehokkaiisiin ja nopeisiin toimiin Hiilineutraali -päättavoitteen saavuttamiseksi. Suunnittelussa tulee huomioida, että kansallisena tavoitteena on henkilöautoliikenteen suoritteiden kasvun pysäyttäminen vuoden 2020 tasolle. Sähköautojen yleistyessä henkilöauton käyttökustannukset laskevat. Samaan aikaan joukkoliikenteen lipunhintoihin kohdistuu voimakasta nousupainetta.

Seudulla tulisi edistää liikenteen päästöjä vähentäviä toimenpiteitä, joiden toteutumiseen seutu voi itse vaikuttaa. Ympäristövyöhykkeiden kehittäminen ja pysäköintipolitiikan toimenpiteet ovat mahdollisia nykyisellä lainsäädännöllä. Ympäristövyöhykkeillä pyritään ennen kaikkea nopeuttamaan ajoneuvokannan uudistumista. Ympäristövyöhykkeet voitaisiin ottaa käyttöön Helsingin keskustasta liikelle lähtien. Vyöhykkeitä voidaan laajentaa vaiheittain ja ottaa asteittain käyttöön tiukempia rajoitteita. Polttomootoriajoneuvoille voidaan sallia pääsy vyöhykkeille maksulla tai bensa- ja dieselajoneuvojen liikkumista voidaan rajoittaa kokonaan ajallisesti tai alueellisesti.

Suunnitelmassa tulee ottaa käyttöön myös tehokkaita raskaan liikenteen päästövähennystoimia. Raskas liikenne aiheuttaa lähes puolet liikenteen päästöistä vuonna 2040, sillä käyttövoimauudistus on henkilöautoja selvästi hitaampaa. Kaupunkilogistiikkaa uudistamalla ja tehostamalla sekä edistämällä sähköisiä jakelukuljetuksia vaikutetaan raskaan liikenteen päästöihin kaupunkiseudulla. Käyttövoimauudistusta voidaan tukea myös raskaan liikenteen latausinfraa kehittämällä.

Uudisrakentamisen sijoittamista on tarkistettava kohti olemassa olevaa rakennetta seudun hiilinielut ja -varastot, arvokkaat luontoalueet, vesistöt, suojelu- ja virkistysalueet sekä ekologiset yhteydet huomioiden. Seudulla tulisi pyrkiä hyvitämään syntyvät luontohaitat luonnonsuojelulakiin tulevan ekologisen kompensaation periaatteiden mukaisesti niiltä osin, kun haittoja ei pystytä muilla keinoin välttämään. EU:n biodiversiteettistrategiaa tullaan toteuttamaan useiden vireillä olevien lakiuudistusten myötä. MAL-suunnittelussa tulee seurata lainsäädännön kehittymistä ja varautua ennalta lain vaatimusten muutoksiin.

MAL-suunnitelman asumisen ja rakentamisen päästövähennystoimenpiteitä tulee tarkentaa. Rakentamisen ja asumisen päästövähennystoimille tulisi asettaa selkeät tavoitetasot, jotta toimenpiteiden vaikutuksia voitaisiin arvioida. Kuntien tulisi tukea uusiutuvaa energiantuotantoa ja vähähiilistä uudistuotantoa.

### 6.3.3. Hyvinvoiva-tavoitetta tukevat suositukset jatkosuunnitteluun



Kuntien on tarpeen huolehtia maapolitiikan, kaavoituksen ja tontinluovutuksen keinoin riittävän, monipuolisen ja kohtuuhintaisen asuntotuotannon edellytyksistä. Valtion on puolestaan tuettava asuntotuotannon toteutusedellytyksiä. Uudisrakentaminen tulee ensisijaisesti suunnata alueille, joissa perusedellytykset arjen sujuvuudelle ovat kunnossa tai joissa lisäkehittämisellä saadaan parannettua nykyisten asukkaiden elinympäristöä ja arjen sujuvuutta.

Asumisen energiatehokkuuden parantamiseksi tulee kiinnittää erityistä huomiota olemassa olevan rakennuskannan energiatehokkuuteen ja vähäpäästöisen energiantuotannon edistämiseen. Pelkästään uusien asuntojen energiatehokkuutta parantamalla päästötavoitteita ei saavuteta rakennusten osalta.

Tulevaisuudessa seudun väestörakenne muuttuu nykyisestä (enemmän vieraskielisiä, enemmän ikääntyneitä). Maankäytön (ml. palvelut), asumisen ja liikenteen suunnittelussa on tunnistettava muuttuvan väestön tarpeet kaikilla suunnittelutasoilla.

Palveluiden sijoittumisen vaikutukset tulee tunnistaa jatkosuunnittelussa. Palveluiden sijoittumisella on keskeinen vaikutus liikkumistarpeeseen ja käytettävään kulkumuotoon. Palvelut tulisi sijoittaa siten, että ne kannustavat liikkumiseen kestävin kulkumuodoin ja parantavat osaltaan sujuvan arjen toteutumisedellytyksiä.

Määrällisten asuntotavoitteiden lisäksi tulee määritellä yhteisesti hyväksytyt laadukkaan ja monipuolisen asuntotuotannon kriteerit. Määrällisillä asuntotuotantotavoitteilla ei yksistään voida varmistaa laadukkaan ja monipuolisen asuntotuotannon toteutumista. Laadukkaalla ja monipuolisella asuntotuotannolla vaikutaan erityisesti alueiden eriytymiskehitykseen.

Suunnitelmassa tunnistetut kaupunki uudistusalueet tulee kytkeä suunnitelman muihin toimenpiteisiin, jotta toimenpiteet voidaan kohdentaa tarkemmin ja niiden toteutuminen pystytään paremmin varmistamaan.

Kävelyä ja pyöräilyä edistävien toimenpiteiden ja investointien rahoitus ja toteutuminen on varmistettava. Liikkumisen ohjauksella voidaan lisätä aktiivista liikuttamista, joka edistää myös kansanterveyttä. Hiukkaspäästöjä voidaan alentaa vähentämällä moottoriajoneuvoliikennettä ja rajoittamalla kitkarenkaiden käyttöä.

#### 6.3.4. Menestyvä-tavoitetta tukevat suositukset jatkosuunnitteluun



Helsingin seudun menestystä voidaan vahvistaa monin toimenpitein. Oikein suunniteltuna ja vaikutukset huolellisesti tunnistaen ohjauskeinoistakin saataisiin oikeudenmukaisia ja seudun menestystä vahvistavia.

Investointien priorisointia olisi hyvä jatkaa kokonaistaloudellisen vaikuttavuuden näkökulmasta. On tärkeää tunnistaa julkisen budjettirahoituksen rajallisuus ja resurssien niukkuus, mikäli liikenteestä kerättävää tulorahoitusta ei pyritä kasvattamaan esimerkiksi tieliikenteen haittoja hinnoittelemalla. Joukkoliikenteen infrakorvaus- ja subventiojärjestelmää tulisi joka tapauksessa kehittää tavalla, joka pienentää lipunhintojen korotuspaineita ja tukee kestävien kulkumuotojen ja matkaketjujen kilpailukykyä seudulla.

Seudun suunnittelussa tulee ottaa huomioon Helsingin seudun kansainvälinen kilpailukyky -selvityksen suositukset. Suhteessa pohjoismaisiin kilpailijoihinsa Helsingin seudulla on parannettavaa erityisesti tuottavuudessa ja innovaatiokyvykkyydessä sekä niihin olennaisesti liittyvässä työperäisessä maahanmuutossa. Tarkasteltujen kaupunkien joukossa Helsingin alueen työllisyys on alhaisin ja työttömyys korkein. Koulutetun työvoiman saatavuudessa sekä tutkimus- ja kehittymenoissa Helsingin seutu on pohjoismaisten verrokkien viimeisenä. Myös kestäväan kehityksen liittyvissä kysymyksissä Helsingin seutu on selkeällä takamatkalla: hiilinieluja ja suojeltuja alueita on verrokkeja vähemmän, ja hiilineutraaliustavoitteet ovat pohjoismaista keskikastia.

Helsingin seudun vahvuuksiksi suhteessa verrokkeihin osoittautuivat puolestaan teknologiateollisuus- ja startup-vetoinen innovatiivisuus, tasa-arvoisuus sekä

hyvään työelämän ja vapaa-ajan tasapainoon liittyvät mittarit. Helsingin seutu on tulosten mukaan onnellinen, turvallinen ja terveellinen ympäristö ja onnistunut välttämään segregatiota verrokkikaupunkiseutuja paremmin. Helsingin seudun vahvuuksista tulee pitää kiinni ja heikommin menestyneitä osa-alueita parantaa. MAL-suunnittelun tasolla erityisesti ekologiset kysymykset ovat keskeisiä ja ilmastotoimiin tulisi lisätä kunnianhimoa.

Seudun hajanaisen luonteen aiheuttamien ongelmien ratkominen on seudun menestyksen rakentamisessa avainasemassa. Siksi vahvat panostukset keskeisten keskusten kehittämiseen ja asuntotarjonnan kasvattamiseen ovat perusteltuja. Yhdessä tämän kanssa laajempaa työssäkäyntivähykettä tulisi nivoa entistä tiiviimmin joukkoliikennejärjestelmään ja kehittää työpaikka-alueiden saavutettavuutta.

## 7. Jatkotoimet

MAL 2023 -suunnitelman valmistumisen jälkeen suunnitelmaa pannaan toimeen normaaleissa kuntien ja valtion prosesseissa, kuten jatkuvassa liikennejärjestelmätyössä sekä kaavoituksessa. Lisäksi MAL 2023 -suunnitelmalla valmistaudutaan kuntien ja valtion välisen, vuosille 2020–2031 tehdyn MAL-sopimuksen päivitykseen. MAL-sopimuksen päivitys käynnistyy vuonna 2023. MAL 2023 -suunnitelma syöttää keskeisiä sisältöjä kuntien ja valtion välillä sovittavaksi.

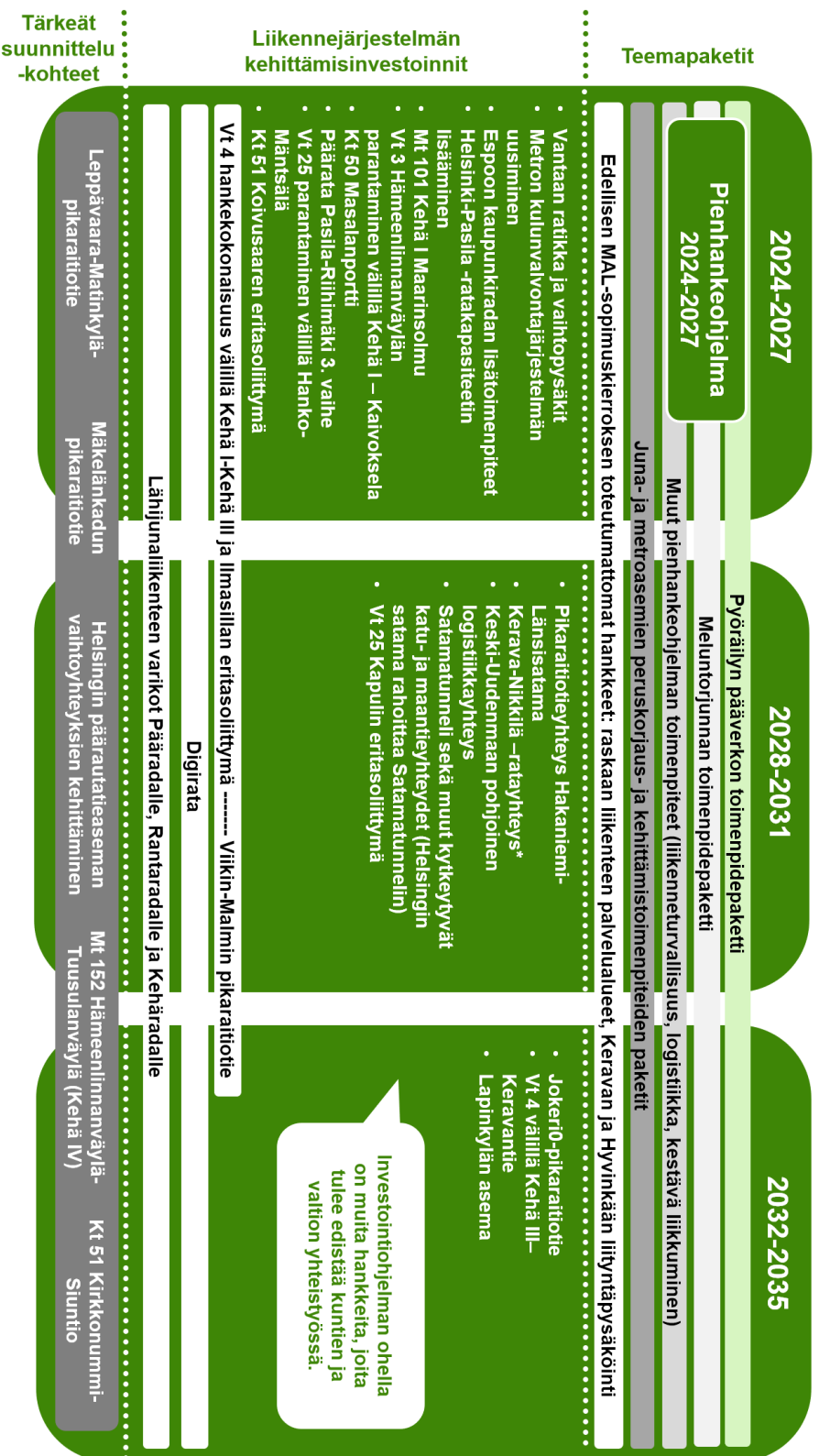
MAL 2023 -suunnitelmassa on esitetty joitakin jatkoselvitystarpeita teemoista, joita ei ole tyhjentävästi tarkasteltu MAL-suunnitteluprosessin aikana. Tunnistettuja jatkoselvitys- ja jatkotyötarpeita ovat:

- Joukkoliikenteen nopeuttamisen toimenpiteet
- Kävelyn edistämishjelma
- Helsingin seudun vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluverkon nykytila ja kehittämistarpeet
- Hankeyhtiöiden suurten ratahankkeiden vaikutukset Helsingin seudun liikennejärjestelmään ja maankäyttöön
- Etätyön määrä ja vaikutukset koronapandemian jälkeen
- Asumispreferenssit ja muuttoliikkeen muutokset
- Jakeluliikenne (ja verkkokauppa) Helsingin seudulla tulevaisuudessa
- Seudun tieverkon liikennemäärät ja ruuhkautuminen nyt ja tulevaisuudessa

- Tieverkon nopeusrajoitusten alentaminen ja erilliset joukko- ja tavaraliikenteen kaistat - verkollinen tarkastelu mahdollisista yhteysväleistä ja näiden laajemmista vaikutuksista
- Mahdollisten ympäristövyöhykkeiden laajuus, vaiheistus, toteutustapa ja vaikutukset



# MAL- investointiohjelma 2024-2035



\*Hanke on mahdollista aloittaa vuoteen 2030 mennessä, jos maankäyttö kehitty Sipoon ja Keravan ennusteiden mukaisesti (yhteensä 20 000 asukasta vyöhykkeellä). Sipoon ja Keravan kuntien ylimääräisistä rahoitusosuuksista liikenteen operointikustannuksiin tulee sopia seudullisesti. Näistä rahoitus- osuuksista Sipoon on ilmoittanut ottavansa vastuun MAL 2019-suunnitelman mukaisesti.

## Liite 1. MAL 2023 Investointiohjelma vuosille 2024–2035.

HSL:n julkaisu 5/2023  
ISSN 1798-6184 (pdf)  
ISBN 9978-952-253-366-1 (pdf)



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



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