

MAL
2023

MAL 2023 - suunnitelma

Hyväksytty HSL hallitus ja HSYK 12.9.2023 sekä KUUMA-johtokunta 26.9.2023.

Suunnitelman sisällysluettelo



1. **Mikä on MAL-suunnitelma?**
2. **Seudun nykytila ja kehityssuunnat**
3. **Seudun visio: Helsingin seutu 2040 -Euroopan kestävimmin kasvava ja ihmisläheisin metropolialue**
4. **MAL 2023 –suunnitelma pähkinänkuoressa**
5. **MAL 2023 -suunnitelman toimenpiteet**
 1. **Helsingin seutu kasvaa kestävästi**
 - Varmistamme asuntotuotannon riittävyyden kasvavalla seudulla
 - Ohjaamme uuden maankäytön nykyiseen rakenteeseen
 - Edistämme kestäväää liikkumista
 - Vähennämme liikenteen ja asumisen päästöjä
 2. **Helsingin seutu tarjoaa laadukkaan ja monipuolisen elinympäristön**
 - Huolehdimme asuinalueiden ja asuntotarjonnan monipuolisuudesta ja laadusta
 - Toteutamme valtion tukemaa ARA-asuntotuotantoa ja edistämme asumisen välimuodon mallien kehittämistä.
 - Korjaamme alueellista eriytymiskehitystä kaupunki uudistuksen keinoin
 - Luomme palveluiden sijoittumisella mahdollisuudet sujuvalle arjelle
 - Vähennämme liikenteen haittoja ja parannamme liikenteen turvallisuutta
 3. **Helsingin seutu menestyy kansainvälisesti**
 - Vahvistamme Suomen ja Helsingin seudun kansainvälisiä ja valtakunnallisia liikenneyhteyksiä
 - Edistämme elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä
 - Varmistamme logistiikan ja tavaraliikenteen toimivuuden
 - Edistämme liikenteen digitalisaatiota ja automaatiota
 - Investoimme resurssiviisaasti



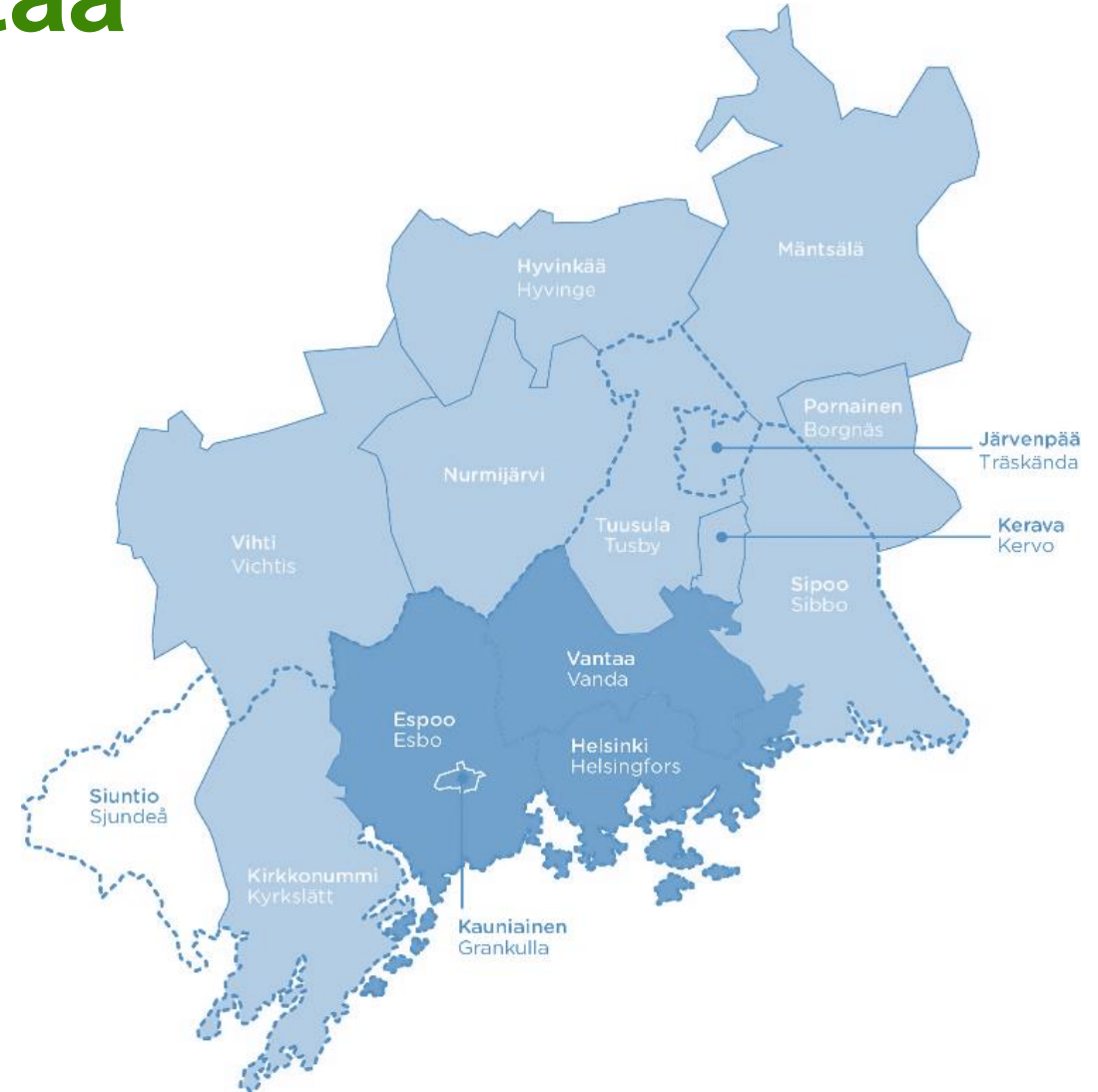
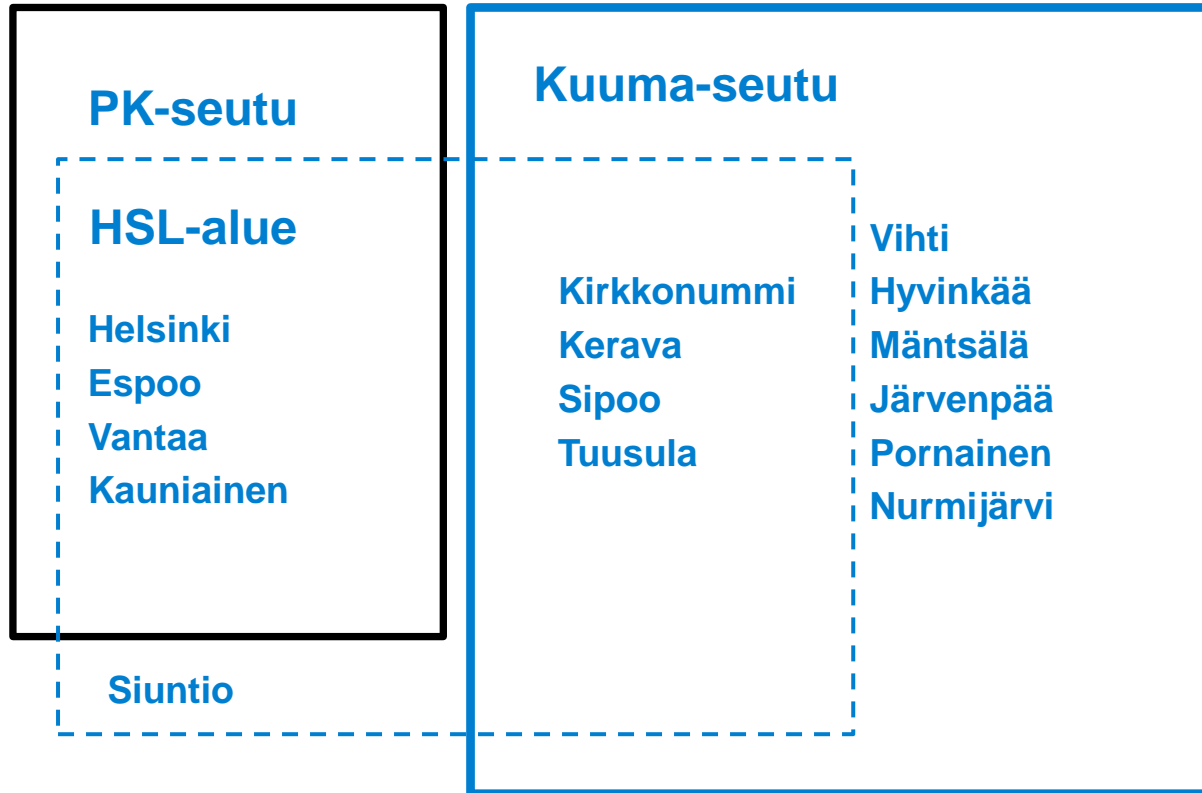
1. Mikä on MAL 2023 -suunnitelma?

MAL 2023 -suunnitelma



- Seudullinen MAL 2023 -suunnitelma viitoittaa maankäytön (M), asumisen (A) ja liikenteen (L) suunnittelua Helsingin seudun kunnissa.
 - Maankäytön ja asumisen osalta seudullinen suunnittelu perustuu kuntien vapaaehtoiseen yhteistyöhön. Suunnitelma on tarkkuudeltaan yleispiirteinen ja se täydentää maankäyttö- ja rakennuslain mukaista kaavoitusta.
 - Seudullisella liikennejärjestelmäsuunnittelulla on lakisääteinen pohja.
 - Laki pääkaupunkiseudun jätehuoltoa ja joukkoliikennettä koskevasta yhteistoiminnasta (829/2009)
 - Laki alueiden kehittämisestä ja rakennerahastotoiminnan hallinnoinnista (7/2014)
 - Suunnitelma ilmaisee kuntien yhteisen tavoitetilan seudun kehityksestä. Suunnitelma ei ole juridisesti sitova, mutta se antaa lähtökohtia kuntien kaavoitukselle, asunto-ohjelmille ja liikennejärjestelmän kehittämiselle. Suunnitelmassa sovitetaan yhteen seudullisia ja valtakunnallisia tavoitteita.
- MAL 2023 -suunnitelma on keskipitkän aikavälin strateginen suunnitelma, jonka tavoitevuosi on 2040
 - Vuonna 2023 valmistuvassa suunnitelmassa on mukana seudun maankäytön sijoittaminen (M), asuntotuotanto (A) ja kaikki kulkumuodot sisältävän liikennejärjestelmän (L) kehittämistoimet vuoteen 2040.
- MAL 2023 -suunnitelma toimii kuntien lähtökohtana valtion kanssa neuvoteltavalle MAL-sopimukselle, jossa sovitaan tärkeimmistä lähivuosien maankäytön, asumisen ja liikenteen toimenpiteistä Helsingin seudulla.

MAL-suunnittelualue kattaa Helsingin seudun 14 kuntaa*



*Siuntio on mukana liikennejärjestelmäsuunnittelun osalta

MAL 2023 on luonteeltaan strateginen ja seudullinen suunnitelma



	Mitä MAL on?	Mitä MAL ei ole?
Sisältö = MAL	Esim. 1 Maankäytön ensisijaiset sijainnit Esim. 2 Asuntotuotantotavoitteet Lakisääteinen Esim. 3 liikennejärjestelmäsuunnitelma	Esim. 1 Palveluverkon suunnittelu Esim. 2 Elinkeinopolitiikan linjaukset Esim. 3 Viherverkoston suunnittelu
Tarkkuustaso = strateginen	Esim. 1 Strategiset linjaukset Esim. 2 Konkreettiset toimenpiteet Esim. 3 Liikenneinvestointiohjelma	Esim. 1 Kaavataso Esim. 2 Tekniset yksityiskohdat Esim. 3 Hanketason suunnittelu
Aluetaso = seudullinen	Esim. 1 Vaikutuksiltaan seudullisesti merkittävä toimenpide Esim. 2 Kumppanuutta edellyttävät merkittävät toimenpiteet Esim. 3 Seudun lähtökohtia valtakunnalliseen kehittämiseen	Esim. 1 Vaikutuksiltaan vähäinen toimenpide kunnan sisällä Esim. 2 Yhden toimijan vastuulla olevat vähäiset toimenpiteet Esim. 3 Lainsäädäntöhankkeet

MAL 2023-suunnitelma tehdään seudullisena yhteistyönä



MAL 2023-suunnitelma tehdään seudullisena yhteistyönä

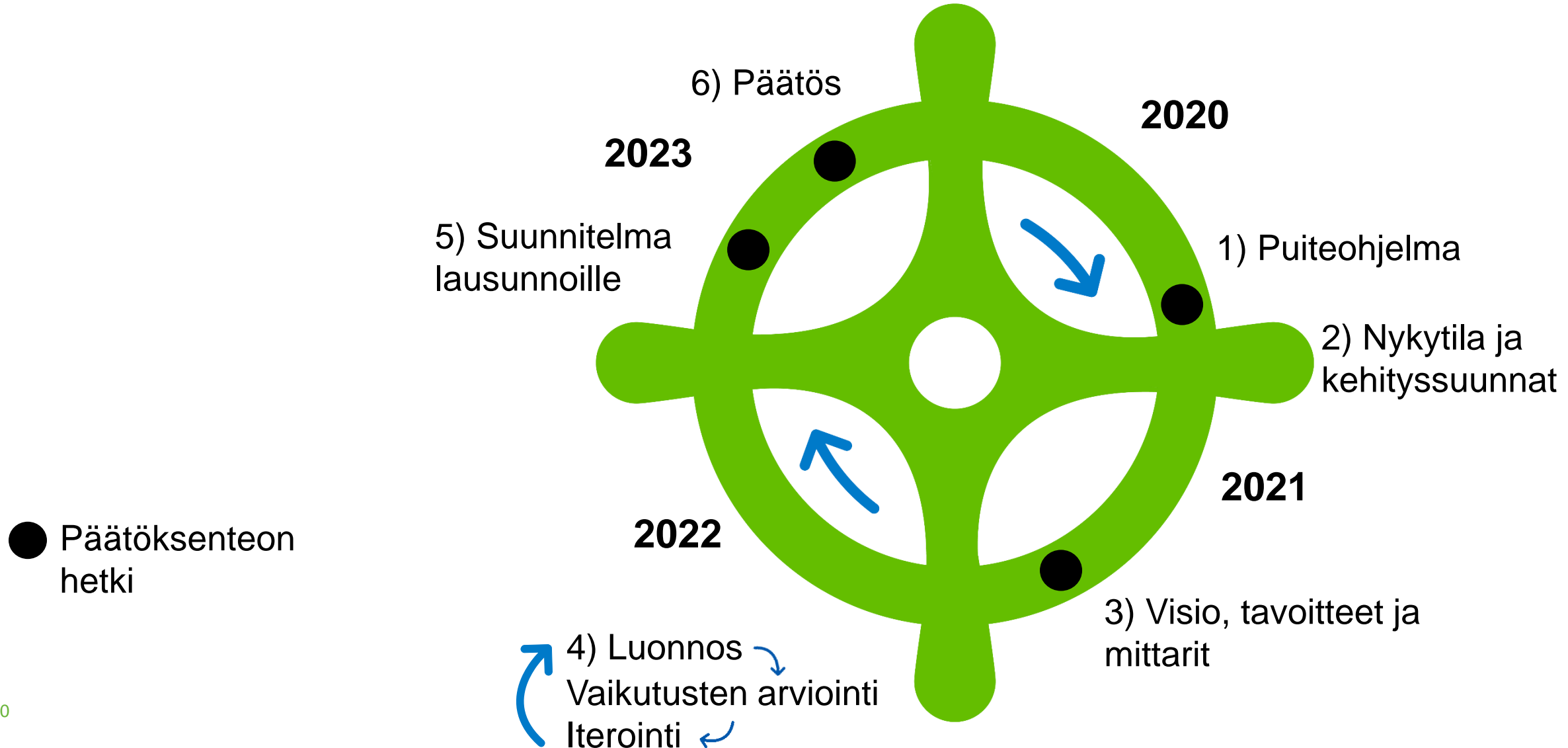


- MAL-suunnitelman valmistelu
 - Helsingin seudun kunnat vastaavat maankäytön ja asumisen suunnittelusta
 - HSL vastaa Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnittelusta ja MAL-suunnitelman vaikutusten arvioinnista
 - Mukana seudun ja maakunnan toimijoita: Uudenmaan liitto, HSY Helsingin seudun ympäristöpalvelut
 - Mukana valtion toimijoita: liikenne- ja viestintäministeriö, ympäristöministeriö, liikenne- ja viestintävirasto Traficom, Väylävirasto, Uudenmaan ELY-keskus
- MAL-suunnitelman päätöksenteko
 - Maankäytön ja asumisen osalta MAL-suunnitelmasta päättävät Helsingin seudun yhteistyökokous HSYK ja seudun kunnat.
 - Liikennejärjestelmäosion hyväksyy HSL:n hallitus jäsenkuntiensa osalta ja muiden kuntien osalta KUUMA-johtokunta ja asianomaiset kunnat.
- Aiempaa aktiivisempaa vuoropuhelua elinkeinoelämän ja järjestöjen edustajien sekä seudun asukkaiden kanssa.

MAL 2023 -suunnitelman valmisteluajataulu

8) Jälkiarviointi ja seuranta

7) MAL-sopimus



MAL 2023 - suunnitelmaluonnoksen valmisteluprosessi

MAL 2023 -suunnitelmaversion valmistelu käynnistyi loppuvuodesta 2021 visio ja tavoite -osan käsitettyvaiheen aikana.

- VE1-luonnosversioita käsiteltiin MAL-neuvottelukunnan ja HLJ-toimikunnan kokouksessa 4.3.2022.
- VE2-luonnosversio käsiteltiin MAL-neuvottelukunnan ja HLJ-toimikunnan kokouksessa 18.8.2022.
- Suunnitelmaluonnos lähetettiin lausuntokierrokselle huhtikuussa 2023. Lausunnoille lähettämistä päättivät HSL-hallitus ja HSYK.
- MAL 2023 -suunnitelman on määrä valmistua syyskuussa 2023.

MAL-suunnitelman sisältöjä on valmisteltu maankäytön, asumisen ja liikenteen ryhmissä, MAL-projektiryhmässä sekä HLJ-toimikunnan yhteistyöryhmissä sekä työpajoissa.

Sisältöjä on tuotettu myös MAL-taustaselvityksissä ja tarkennettu laajan vaikutustenarvioinnin kautta, jota on tehty luonnosversioiden välillä.

MAL-suunnitelmassa hyödynnetyt taustaselvitykset:

2020

- Tavaraliikenteen päästövähennyskeinot Helsingin seudulla Lähijunaliikennealueen varikkoselvitys

2021

- MAL-nykytila- ja kehityssuunnat
- Helsingin seudun kansainvälinen kilpailukyky
- Henkilöautoilun rooli Helsingin seudulla
- Muuttuvat liikkumisen tarpeet: korona ja etätyö
- Tulevaisuustarkastelut

2022

- Vuorovaikutteisen ja yhteistoiminnallisen liikenteen hallinnan esisuunnitelma
- Liikenteen automaation tiekartta Helsingin seudulla
- Helsingin seudun tieverkon luokitus ja palvelutasotavoitteet
- Helsingin seudun liikenneturvallisuustarkastelu
- Helsingin seudun pyöräliikenteen pääverkon päivitys
- Asumisen ja rakentamisen ilmastovaikutukset
- Helsinki-Pasila kapasiteettiselvitys
- Helsingin seudun juna-asemien kehittämis- ja peruskorjaustarpeet
- COVID-19-pandemian vaikutukset Helsingin seudun muuttoliikkeeseen, asuntomarkkinoihin ja asumispreferensseihin
- HSL-alueen lähijunaliikenteen alustava varikkoselvitys

2023

- Liityntäpysäköinnin toimenpideohjelman päivitys
- Tieliikenteen toimenpiteiden kasvihuonekaasupäästöjen vähennysten vaikutusarviot Helsingin seudulla



Seudun nykytila ja kehityssuunnat

Helsingin seutu lukuina

- Helsingin seudulla reilut **1,5 miljoonaa asukasta**, mikä on noin 27 % koko Suomen väestöstä.
- Helsingin seudulla työllisiä **738 000**, mikä vastaa noin **30%** Suomen työllisistä. Työllisyysaste noin 3%-yksikköä korkeampi koko maan tasoon verrattuna. Yli puolet työllisestä väestöstä työskentelee asiantuntija-ammateissa.
- **17 % seudun** väestöstä on vieraskielisiä.
- Helsingin seudun **BKT:n osuus 35%** koko maan BKT:stä ja **bruttoinvestoinnit 38%** koko maan investoinneista.
- **60 % seudun matkoista** tehdään kestävillä kulkutavoilla (joukkoliikenne, kävely, pyöräily, liikkumistutkimus vuodelta 2018)
- Vuonna 2022 seudulla valmistui **19 119 asuntoa**.
- **Helsinki-Vantaan lentoasema** valtakunnan ylivoimaisesti suurin ja tärkein lentoasema. Vuonna 2022 lentoaseman kautta kulki noin 12,9 miljoonaa matkustaa.
- **Helsingin satama** kuljetusmääriltään Suomen kolmanneksi suurin satama. Vuonna 2022 sataman kautta kulki reilu 15 M tonnia kuljetuksia ja lähes 8,1 miljoonaa matkustajaa.
- **HSL-liikenteessä** tehtiin **304 miljoonaa matkaa** vuonna 2022.

Helsingin seudun liikennejärjestelmä ja keskus

- henkilöliikenteen rata
- tavaraliikenteen rata
- metro
- bussien kaukoliikenne
- valta- ja kantatiet
- muu tieverkko
- valtakunnallisesti merkittävä joukkoliikenneterminaali
- kansainvälinen lentokenttä
- satama
- keskus



Yhteiskunnan murrosten vaikutukset Helsingin seudun kehitykseen

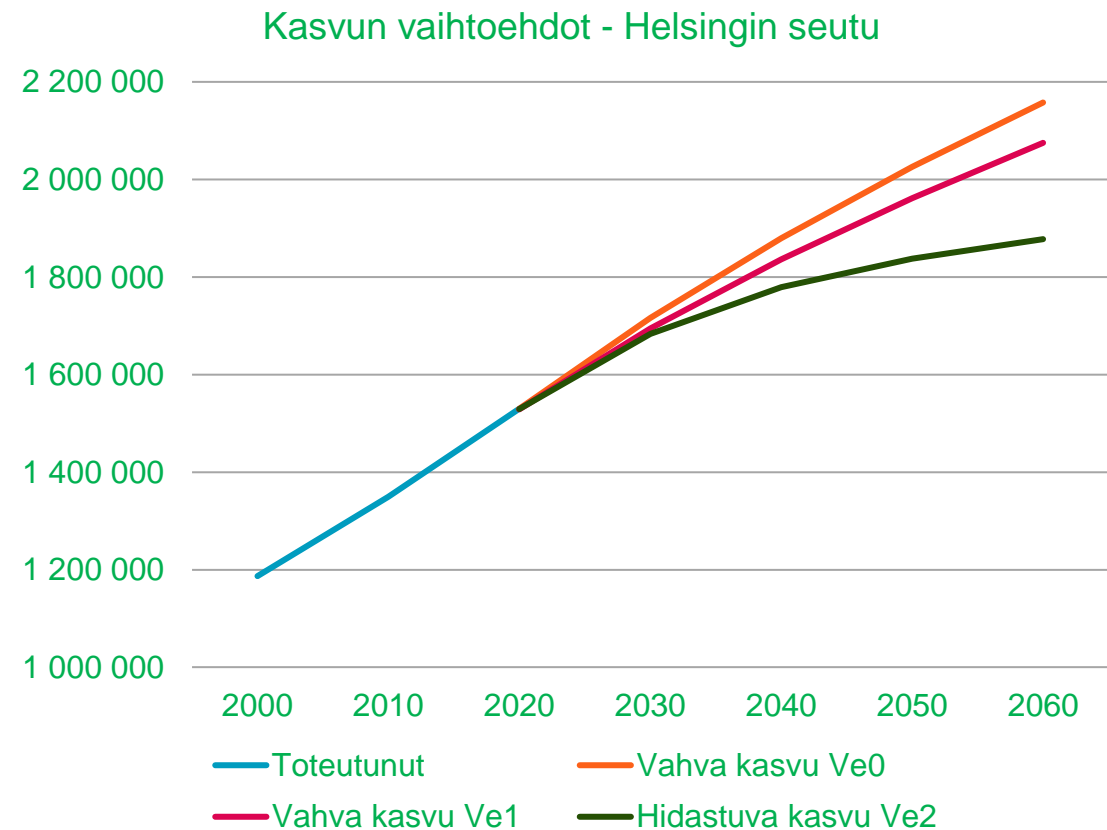


- MAL-suunnittelua on tehty tilanteessa, jossa Helsingin seudun tulevan kehityksen ennakoiminen on aiempaa vaikeampaa.
- COVID-pandemia on muuttanut liikkumiskäyttäytymistä, asumistoiveita ja työnteon tapoja
 - Helsingin seudun suunnittelussa varaudutaan voimakkaan väestönkasvun jatkumiseen. Mitä tapahtuu, jos kasvu on kuitenkin ennakoitua vähäisempää? Kuinka ennakoitua pienempi kasvu tulisi huomioida liikenneinvestoinneissa ja asuntotuotannossa?
 - Etätyö ja yhteiskunnan murros vaikuttavat asuntokysyntään ja arvostuksiin. Kuinka seudun asuntotarjonta ja elinympäristö vastaavat uudenlaiseen kysyntään?
- Ukrainan sodan aiheuttama energiamurroksen vauhdittaminen ja energian hinnan sekä materiaalien saatavuuden vaikutukset yhteiskuntaan.
- Inflaatio, korkojen nousu ja kuluttajaluottamuksen heikkeneminen näkyvät seudun asuntomarkkinoilla. Rakentamisen suhdannetilanne on heikentynyt kevästä 2023.
- Talouskasvun hidastuminen ja investointimahdollisuuksien rajallisuus kunnissa ja valtiolla. Vaikutukset seudun kasvuun ja kehitykseen?

Väestönkasvu jatkunee nopeaan tahtiin

- Helsingin seudun väestö on kasvanut voimakkaasti koko 2000-luvun
- Helsingin seudun väestönlisäys vuosina 2000-2019 on ollut 290 000, josta pääkaupunkiseudun osuus on ollut 80% ja KUUMA-seudun 20%.
- COVID-pandemia on vaikuttanut seudun väestökehitykseen. Vuonna 2020 Helsingin seutu kasvoi huomattavasti aiempaa vähemmän (väestönkasvu 2020 0,4%).
- Väestönkasvun voidaan odottaa jatkuvan 2010-luvun nopeaan tahtiin myös pitkällä aikavälillä.
 - Asumisen hinta, etätyö, liikkumistarpeen väheneminen ja asumismieltyksien muutokset voivat vaikuttaa kuitenkin paljonkin väestön asumisvalintoihin.
 - Vaikutukset koko seudun väestönkasvuun ja väestön sijoittumiseen seudulla voivat olla merkittävät.

MAL 2023 -suunnitelman pohjaksi valittiin vahvan keskittyvän kasvun skenaarion mukainen kokonaiskasvu, jonka mukaan seudulla on 1,9 miljoonaa asukasta vuonna 2040 (2,2 miljoonaa v. 2060)

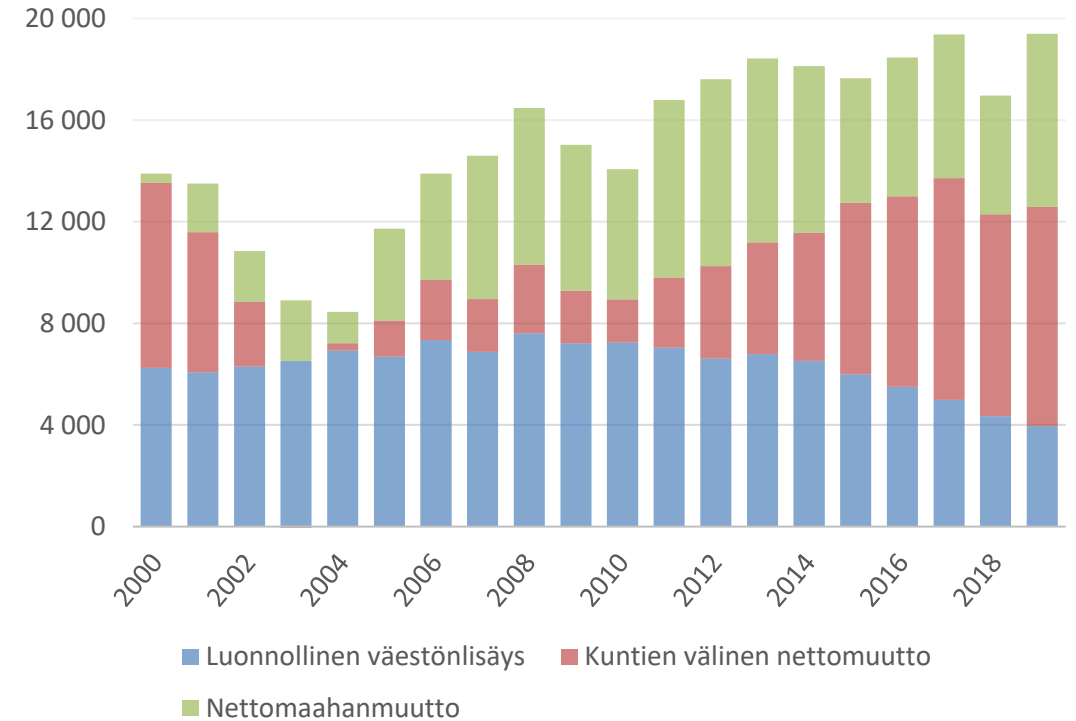


Lähde: Uudenmaan kasvun vaihtoehdot – Väestö- ja työpaikkaprojektiot sekä asunto- ja toimitilakannan muutosarviot (Uudenmaan liitto 2021)

Väestö ikääntyy ja sen rakenne monipuolistuu

Asuinkerrosalaa tarvitaan lisää puolet nykyisestä vuoteen 2060 mennessä, väestön kasvaessa ja asumisväljyyden lisääntyessä

- Luonnollisen väestönlisäyksen osuus väestönkasvusta on pienenevässä
 - Helsingin seudun väestökasvun ennakoitaan perustuvan jatkossa muuttoliikkeeseen, etenkin maahanmuuttoon.
 - Ennusteen mukaan seudun vieraskielisen väestön osuus kasvaa vuoteen 2035 mennessä 25 prosenttiin.
- 2000-luvulla vallinnut kehityssuunta, jossa nuorten ikäluokkien osuus väestöstä vähenee ja ikääntyneiden osuus kasvaa, jatkuu myös tulevaisuudessa.
- Muutokset väestörakenteessa erityisesti väestön ikääntyminen ja sen myötä asumisväljyyden kasvu vaikuttavat asuntorakentamisen tarpeeseen
 - Väestön kasvaessa nopean kasvun skenaarion mukaisesti asuinrakennuskantaa tarvitaan lisää 50% nykyisestä 2060 mennessä (kanta 1,5-kertainen 2060).

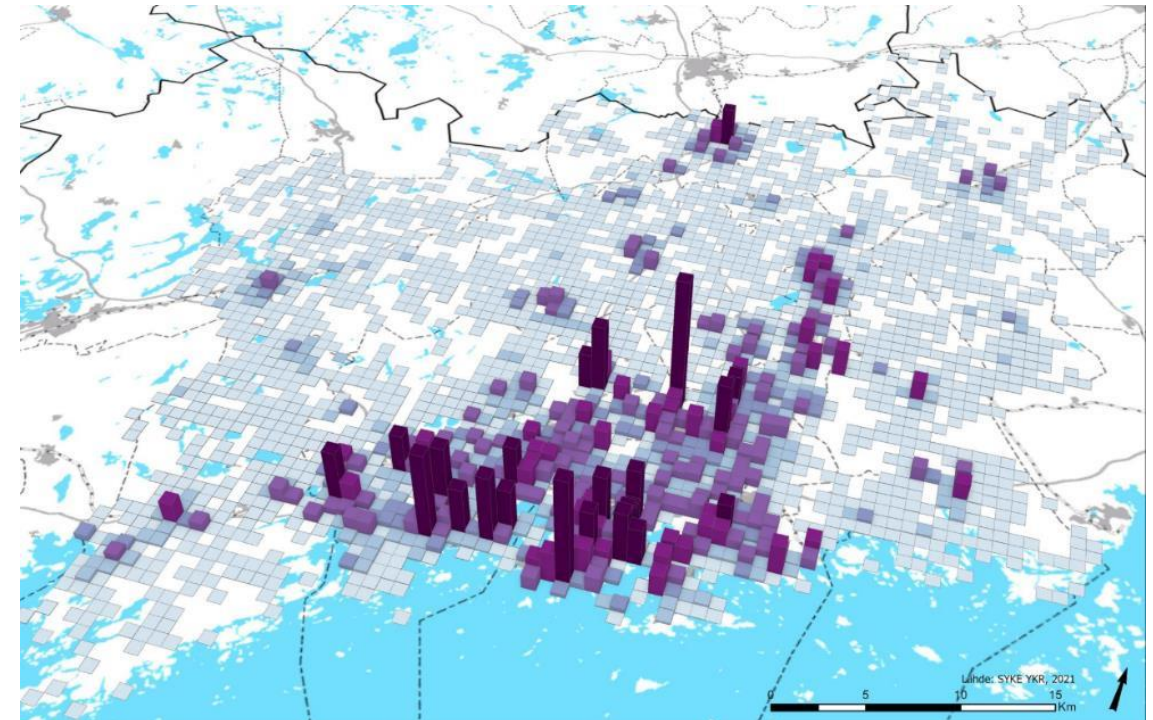


MAL-nykytila ja kehityssuunnat -raportti.

Kasvu on tukeutunut olevaan yhdyskuntarakenteeseen

Olemassa olevan rakenteen tiivistäminen säilyy haasteena tulevaisuudessa

- Seudun yhdyskuntarakenne hajautui voimakkaasti 2000-luvun alussa. 2010-luvulla kasvu on painottunut seudun ydinalueelle
 - 2010-luvulla kasvu suuntautunut sisäänpäin, tukeutuen aluerakenteen ytimiin, hyvin saavutettavaan olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen sekä uusiin joukkoliikenteen solmukohtiin.
- Joukkoliikenteen ja muiden palveluiden kannalta riittävän väestötiheyden alueita on Kehä III sisäpuolisella ydinalueella sekä keskuksissa.
 - Yli 60 % Helsingin seudun väestöstä ja työpaikoista sijoittuu jalankulku- tai joukkoliikennekaupunkivyöhykkeille.
 - On tärkeää tunnistaa niitä alueita, joiden tehostamisella voidaan saavuttaa yhdyskuntarakenteen kestävyys kannalta keskeisiä tavoitteita, kuten kestävä liikuminen ja lähipalveluiden edellytysten parantaminen.

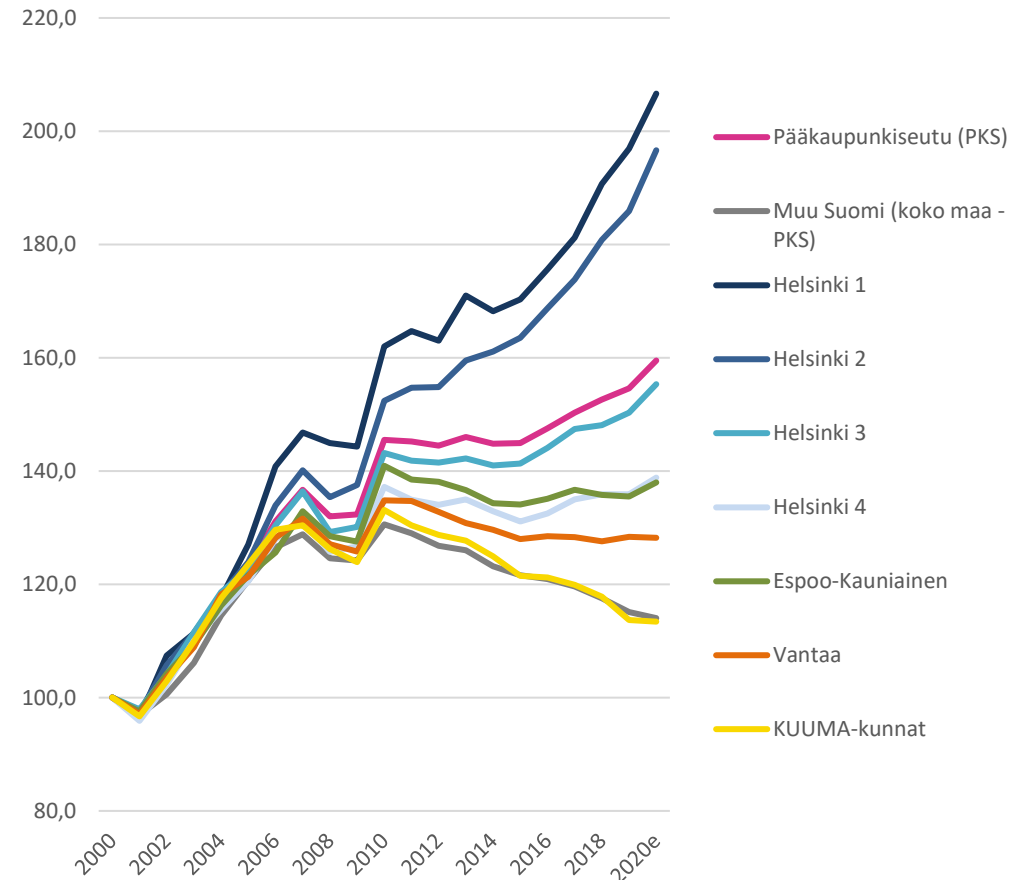


Kerrosalan lisäys (m²) vuodesta 2000 vuoteen 2010 neliökilometrin ruuduissa. Lähde: SYKE YKR 2021.

Kerrostalojen ja pienten asuntojen osuus kasvanut

Haasteena on monipuolisen asuntotuotannon turvaaminen ja asumisen hintakehitys, joka jatkaa eriytymistä

- Kerrostalojen osuus asuntotuotannosta on kasvanut
 - 2010-luvulla kerrostalojen osuus tuotannosta on kaikissa Helsingin seudun kunnissa suurempi kuin 2000-luvulla
- Helsingin seudulle 2010-luvulla valmistuneiden uusien kerrostaloasuntojen keskimääräinen koko on pienentynyt
 - Kerrostaloasuntojen keskimääräinen huoneistokoko on laskenut 63:sta (2000-2009) 55 neliömetriin (2010-2019)
 - Pienten asuntojen (1-2h) osuus on kasvanut 2010-luvulla
- Pienten kerrostaloasuntojen kasvanut tuotanto eri puolilla seutua on tasannut alueellista kehitystä
 - Vaikka alueellinen eriytyminen ei ole tilastollisesti lisääntynyt merkittävästi, seudun haasteena ovat asuntokannaltaan yksipuoliset kerrostaloalueet sekä alueet, jotka uhkaavat jäädä kehityksestä jälkeen.
- Asumisen hinta on huomattavasti muuta Suomea korkeammalla Helsingin seudulla.
 - Vuokra-asuminen on yleistynyt ja asumisen hintojen eriytyminen jatkuu.

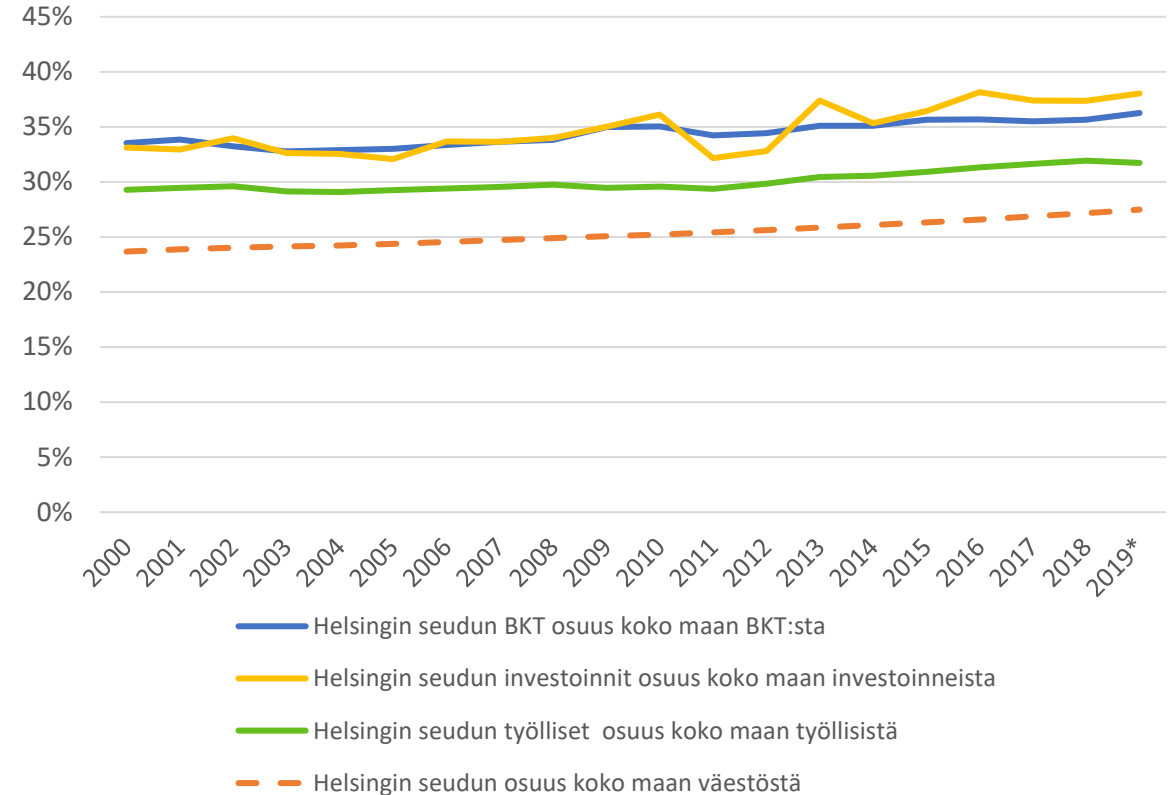


Vanhon osakeasuntojen reaalihintaindeksin kehitys 2000-2020 (2000=100), v. 2020 ennakkotieto. Lähde: Tilastokeskus

Helsingin seutu on merkittävä koko kansantalouden tasolla

Helsingin seudun talous vastaa yli kolmannesta koko Suomen taloudesta

- Tuotannon, investointien ja työllisten osuudet ovat kasvaneet lievästi viimeisen 20 vuoden aikana
- Helsingin seudun BKT:n osuus koko maan BKT:sta yli 35 %.
- Bruttoinvestoinnit ovat n. 38 % koko maan investoinneista
- Työllisten osuus koko maan työllisten määrästä on kasvanut tasaisesti seudun väestöosuuden kanssa

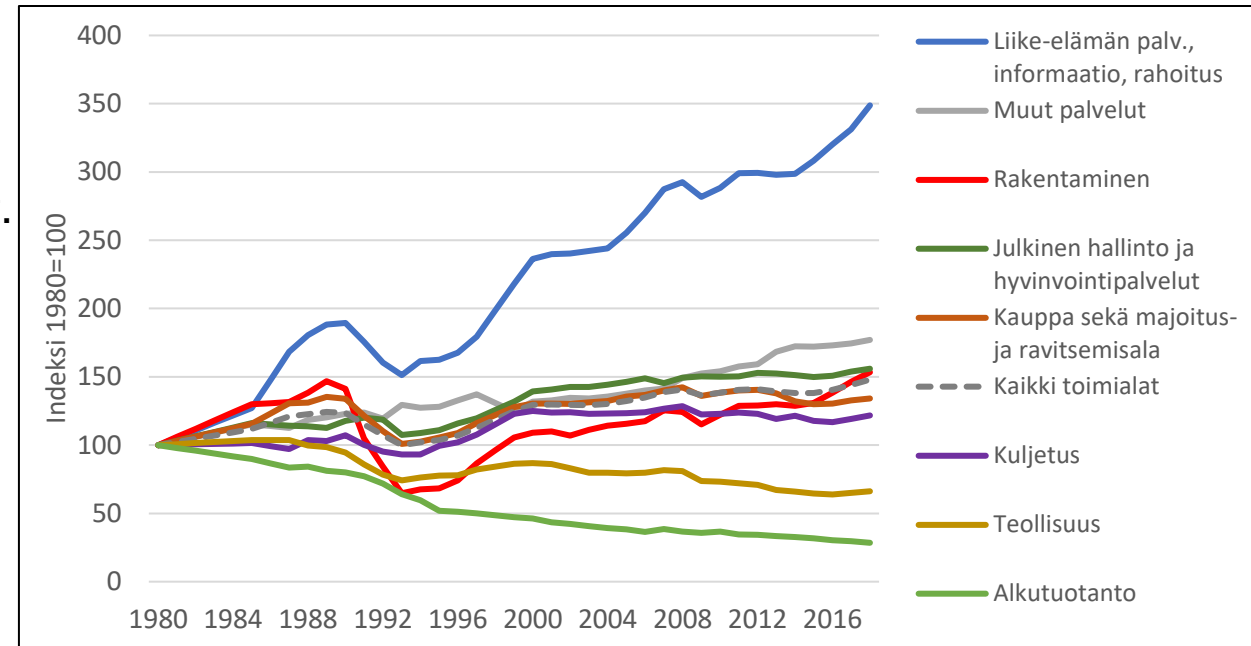


Lähde: Tilastokeskus, Kansantalouden tilinpito

Palvelutyöpaikat lisääntyneet

Puolet seudun työpaikoista
asiantuntija-aloilla.
Teollisuuden työpaikkojen
osuus supistunut.

- Liike-elämän palveluista, informaatiopalveluista ja rahoituksesta koostuvan toimialaryhmän osuus on kasvanut vahvasti, samoin ”muut palvelut”, johon sisältyvät mm. kulttuuri-, virkistys- ja vapaa-ajan palvelut.
- Teollisuuden osuus työpaikoista on supistunut.
- Kuljetustoiminnan sekä kaupan ja majoitus- ja ravitsemistoiminnan työpaikat ovat lisääntyneet jonkin verran keskimääräistä hitaammin.
- Rakennusalan työpaikat ovat kasvaneet pitkällä aikavälillä keskimääräistä tahtia, mutta rakentamisessa suhdannevaihtelut ovat olleet jyrkempiä kuin muilla aloilla.
- Julkisen hallinnon ja hyvinvointipalveluiden työpaikat ovat lisääntyneet kaikkien toimialojen trendiä seuraten. Alan kehitys on ollut suhdannevaihteluissa vakaampaa kuin muilla aloilla.



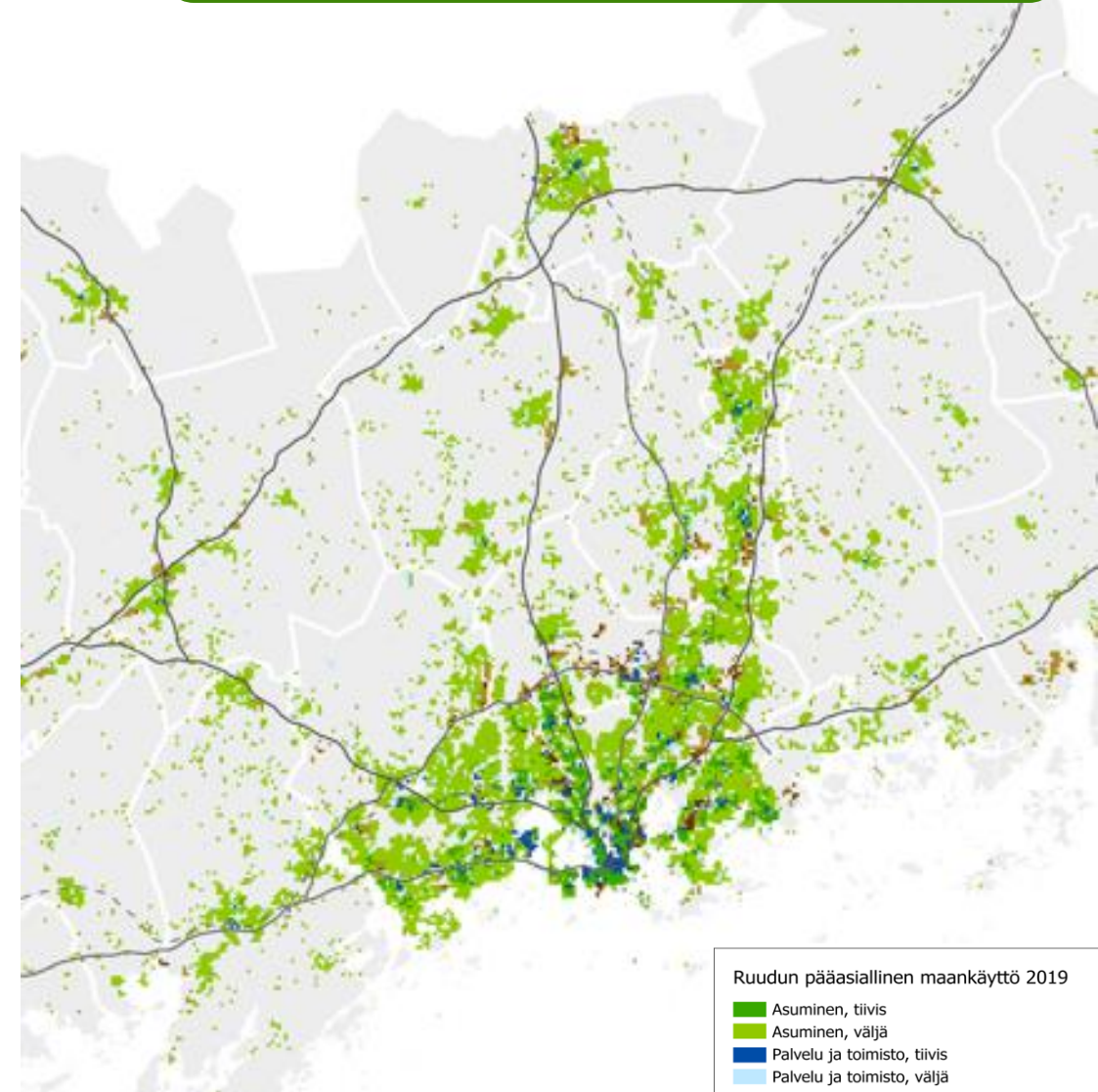
Työpaikkojen muutos toimialaryhmittäin v. 1980–2018.

Lähde: [Uudenmaan kasvun vaihtoehdot - Väestö- ja työpaikkaprojektiot sekä asunto- ja toimitilakannan muutosarviot, 2021](#)

Työpaikoilla erilaiset sijoittumislogiikat

- Asiantuntija-alat ovat kasautuneet muutamille keskeisille vyöhykkeille ja asemanseuduille
 - Kantakaupunki, Pitäjänmäki, Otaniemi-Tapiola, Leppävaara, Aviapolis
 - Toimistojen tilatarve tulee merkittävästi pienenemään tulevaisuudessa
- Palveluiden (kaupalliset ja julkiset) sijoittumisen ajurina kauppakeskusten sijainti ja kasvu
 - Lisäksi asuinalueiden lähellä sijaitsevat lähipalvelut
- Tuotanto ja logistiikka sijoittuvat laajalle alueelle useisiin erikokoisiin keskittymiin
 - KUUMA-kunnat tulevat todennäköisesti kasvattamaan merkitystään tuotannon, logistiikan ja varastoinnin sijoittumisalueina

Eri toimialojen sijoittumis- ja tilatarpeet ovat muutoksessa

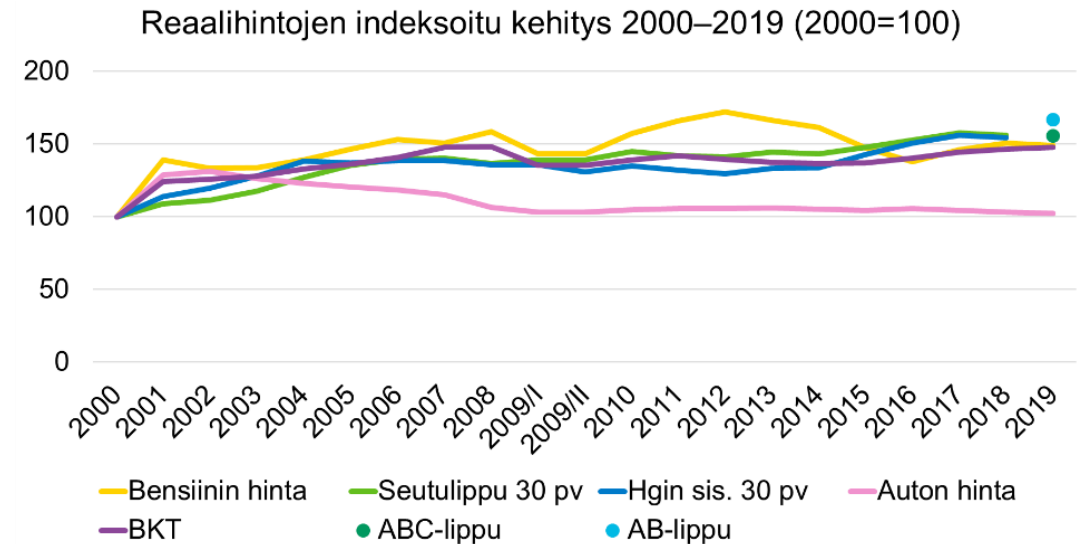


Uudenmaan elinkeinojen tilannekuva ja tulevaisuuden näkymät (2022)

Liikkumisen kustannukset murroksessa

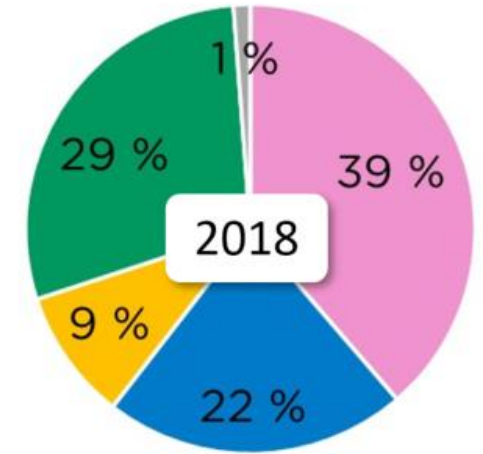
Joukkoliikenteen hinnoittelun tulee olla kilpailukykyinen suhteessa henkilöautoilun hintaan

- Henkilöautojen muuttuvat kustannukset ovat kasvaneet melko tasaisesti BKT:n tahdissa, mutta erityisesti polttoaineiden hintojen nousun myötä Venäjän hyökättyä Ukrainaan.
- Sähköautojen yleistyminen (vuosiin 2030-2040 mennessä) tarkoittaa nykykehityksellä autoilun keskimääräisten kustannusten laskua.
- Joukkoliikenteen lipputulot ovat vähentyneet ja niiden palautuminen ennalleen vie aikaa. Samalla uudet liikennehankkeet kasvattavat infrakorvauksia, mikä aiheuttaa paineita lippujen hintojen korotuksiin.



Koronapandemia muuttanut liikkumistottumuksia

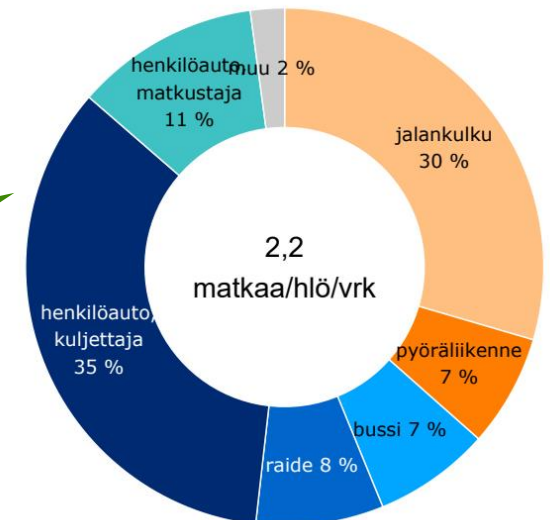
- Syksyllä 2018 Helsingin seudun asukkaat tekivät 39 % matkoista henkilöautolla, 29 % kävellen, 22 % joukkoliikenteellä ja 9 % pyörällä.
- Jaksolla 1988–2018 pääkaupunkiseudulla yleisenä trendinä oli henkilöauton ja joukkoliikenteen osuuksien pieneneminen ja kävelyn osuuden kasvu.
- Koronapandemia muuttanut liikkumistottumuksia, eivätkä vuoden 2018 kulkumuoto-osuudet vastaa nykytilannetta.
- Liikkumistutkimus tehdään seuraavan kerran vuonna 2023.




Vuoden 2018 liikkumistutkimuksen mukaan kestävien kulkutapojen osuus oli 60%

Kestävät kulkutavat: 60 %

Kulkutapojen käyttö



Vuoden 2021 valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen mukaan kestävien kulkutapojen osuus Helsingin seudulla oli 52 %



Helsingin seutu 2040 - Euroopan kestävimmin kasvava ja ihmisläheisin metropolialue

MAL 2023 -visio ja tavoitteet 2040



Hiilineutraali



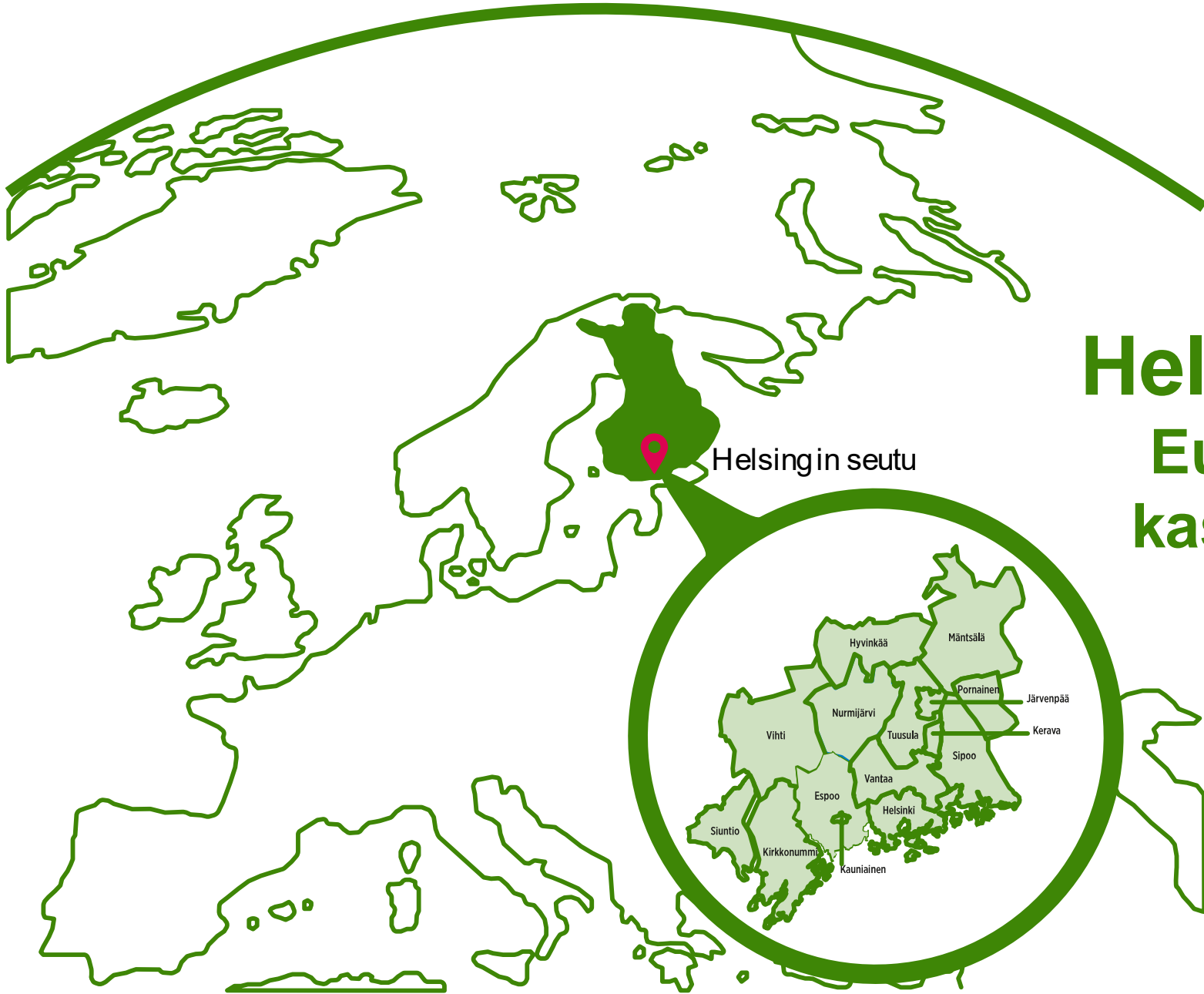
Menestyvä



Monimuotoinen



Hyvinvoiva



Helsingin seutu 2040

Euroopan kestävimmin kasvava ja ihmisläheisin metropolialue

MAL 2023 -tavoitteet



Hiilineutraali

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



Menestyvä

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



Hyvinvoiva

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

Periaatteet MAL-tavoitteiden yhteensovittamiseen



Resurssiviisaus

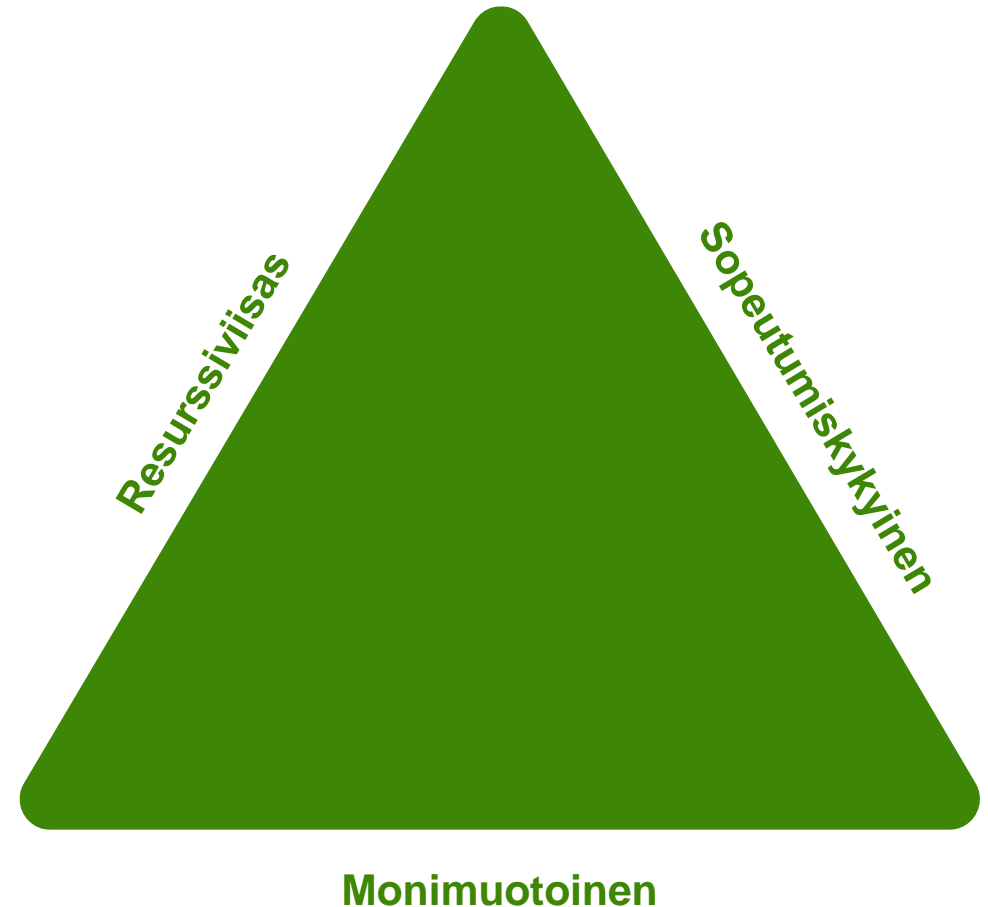
- Hiilineutraalius ja menestys saavutetaan maa-alan, olemassa olevan infrastruktuurin ja taloudellisten resurssien tehokkaalla ja oikea-aikaisella käytöllä.

Sopeutumiskykyinen

- Hiilineutraalius ja hyvinvointi saavutetaan vastaamalla ja valmistautumalla joustavasti toimintaympäristössä tapahtuviin muutoksiin sekä sopeutumalla ilmastonmuutokseen.

Monimuotoinen

- Hyvinvointi ja menestys saavutetaan huomioimalla seudun monimuotoisuus kaikessa MAL-suunnittelussa.



Tavoitteita vastaavat arviointi- kokonaisuudet



Liikenteen ja asumisen
CO₂-päästöt



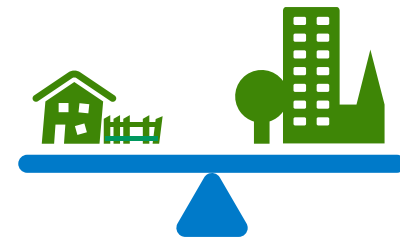
Hii-
neutraali



Yhteiskuntataloudellinen
tehokkuus

Menestyvä

Hyvinvoiva



Alueiden
tasapainoinen kehitys

Arviointikokonaisuuksien tavoitetasot

Liikenteen ja asumisen CO2-päästöt



- Liikenteen CO2-päästöt ovat lähellä nollaa vuoteen 2040 mennessä.
- Kestävän yhdyskuntarakenteen ja liikenteen yhteensovittamisessa seudun henkilöautoliikenteen päästöt vähenevät sopusoinnussa kansallisten päästötavoitteiden kanssa.
- Asumisen kokonaisenergiankulutus laskee vuoteen 2040 mennessä kuntien omien hiilineutraaliustavoitteiden mukaisesti.

Yhteiskuntataloudellinen tehokkuus




- Mittari kuvaa saavutettavuuden parantumisesta koituvaa hyödyn muutosta ja järjestelmätason kustannustehokkuutta: ylittävätkö hyödyt kustannukset.
- Tavoitetasona on, että suunnitelman toimenpiteiden ja maankäytön tehokkuuden tuottamien hyötyjen ja järjestelmätason kustannuksien suhde on yli 1.

Alueiden tasapainoinen kehitys



- Arviointikokonaisuus kuvaa elinympäristön laadullisen kehittämisen vaikutusta alueiden tasapainoiseen kehitykseen.
- Tavoitteena suunnitelman kannustava vaikutus (neliportaisen luokittelun 3. taso)
- Perustuu keskeisten toimenpiteiden, kuten asumisen laadun, asuinalueiden saavutettavuuden parantamisen ja (lähi)palveluiden sekä lähiluonnon turvaamisen tarkasteluun yhdessä väestöä kuvaavan sosioekonomisen yhdistelmäindikaattorin kanssa.

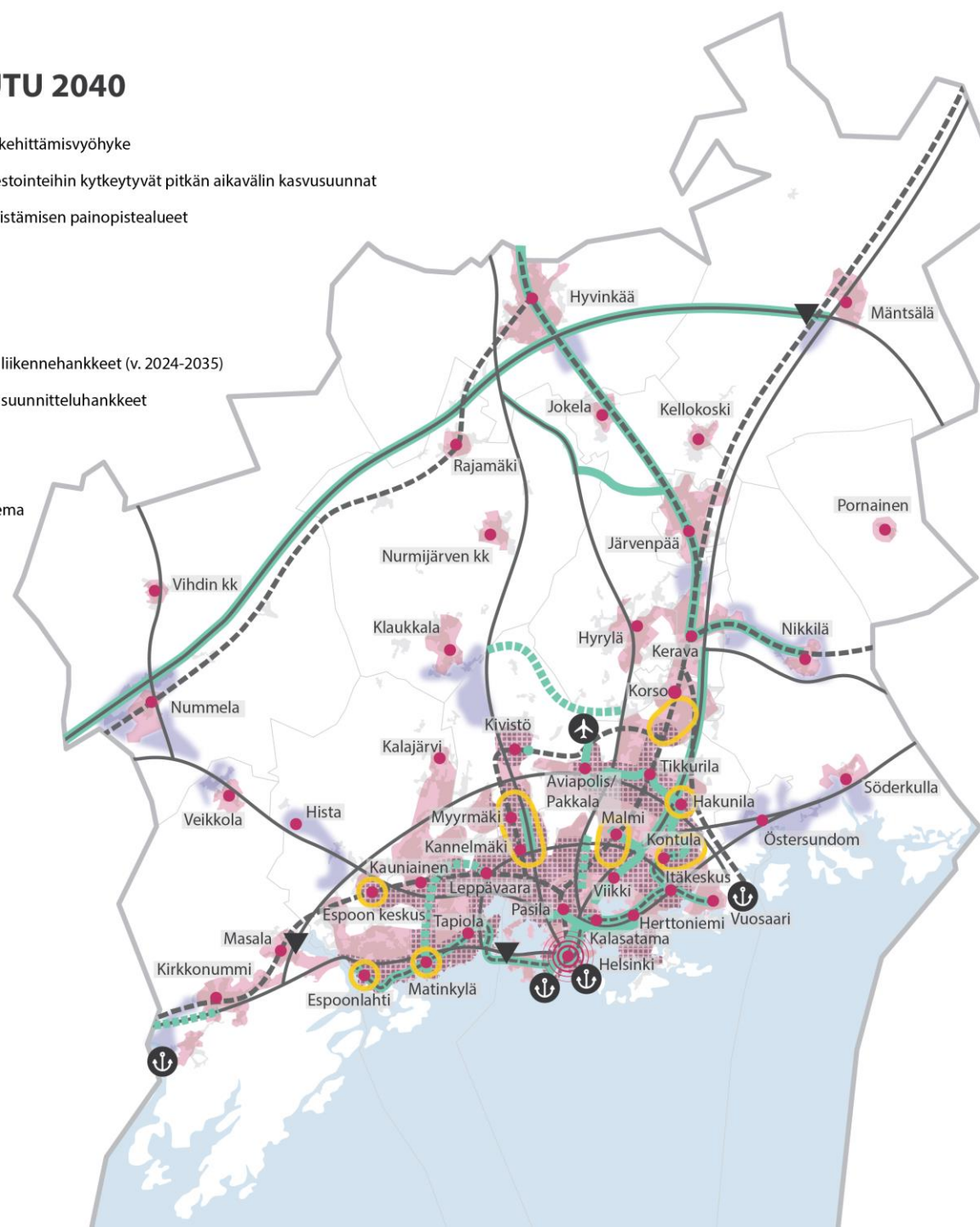


MAL 2023 -suunnitelma pähkinänkuoressa

Tiivistelmä MAL 2023 -suunnitelmasta

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

MAL 2023 HELSINGIN SEUTU 2040



Suunnitelman kärkitoimenpiteet



Yhdyskunta- rakenteen tiivistäminen

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

Asumisen moni- puolisuus ja kaupunki- uudistus

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

Kestävä liikenne- järjestelmä


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

Päästö- vähennykset

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

Elinkeino- elämän toiminta- edellytykset

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



MAL 2023 -suunnitelman toimenpiteet

MAL 2023 -suunnitelman toimenpiteiden teemat

Suunnitelman toimenpiteet on
koottu teemoittain
suunnitelman tavoitteita
vastaavien pääotsikoiden alle



Helsingin seutu kasvaa kestävästi

Varmistamme asuntotuotannon
riittävyyden kasvavalla seudulla

Ohjaamme uuden maankäytön
nykyiseen rakenteeseen

Edistämme kestävää
liikkumista

Vähennämme liikenteen
ja asumisen päästöjä



Helsingin seutu tarjoaa laadukkaan ja moni- puolisen elinympäristön

Huolehdimme asuinalueiden ja asuntotarjonnan
monipuolisuudesta ja laadusta

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

Korjaamme alueellista eriytymiskehitystä

Luomme palveluiden sijoittumisella
mahdollisuudet sujuvalle arjelle

Vähennämme liikenteen haittoja ja parannamme
liikenteen turvallisuutta



Helsingin seutu menestyy kansainvälisesti

Vahvistamme Suomen ja Helsingin seudun
kansainvälisiä ja valtakunnallisia
liikenneyhteyksiä

Edistämme elinkeinoelämän
toimintaedellytyksiä

Varmistamme logistiikan ja tavaraliikenteen
toimivuuden

Edistämme liikenteen
digitalisaatiota ja automaatiota

Investoimme resurssiviisaasti



Helsingin seutu kasvaa kestävästi

Varmistamme asuntotuotannon riittävyyden kasvavalla seudulla

- Asuntotuotantotavoitteet
- Uusi asemakaavan tarve

Ohjaamme uuden maankäytön nykyiseen rakenteeseen ja hyvin kestäväillä kulkumuodoilla saavutettaville alueille luontoa säästäten

- Ensisijaiset maankäytön vyöhykkeet
- Hiilinielujen turvaaminen
- Asemanseutujen kehittäminen sekä juna- ja metroasemien parantaminen
- Ajonopeuksien laskun vaikutusten selvittäminen.

Edistämme kestäväää liikumista

- Joukkoliikenteen toimivuus ja kilpailukyky
- Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen
- Joukkoliikenteen vaihdot ja liityntäliikenne
- Lähijunaliikenteen varikot

Vähennämme liikenteen ja asumisen Co2 päästöjä

- Ympäristövyöhykkeiden selvittäminen
- Pysäköinnin ohjaus- ja hinnoittelutoimet
- Vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkko
- Logistiikan ja joukkoliikenteen päästöjen vähentäminen
- Tieliikenteen hinnoitteluun valmistautuminen
- Asuntokannan energiasaneeraukset
- Uudisasuntotuotannon vähähiilisyys
- Uusiutuvan energian lisääminen



Helsingin seutu tarjoaa laadukkaan ja monipuolisen elinympäristön

Huolehdimme asuinalueiden ja asuntotarjonnan monipuolisuudesta ja laadusta

- Huoneistotyyppi-, talotyyppi-, ja hallintamuoto- ja rahoitusjakauman laadullinen ohjaus

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

- Valtion tukeman ARA-vuokra-asuntotuotannon tavoitteet (20/30%)
- Asumisen välimuodon mallien kehittäminen

Korjaamme alueellista eriytymiskehitystä kaupunki uudistuksen keinoin

- Seudullisten kaupunki uudistusalueiden kehittäminen

Luomme palveluiden sijoittumisella mahdollisuudet sujuvalle ja laadukkaalle arjelle

- Julkiset ja kaupalliset palvelut
- Seudullinen viherverkosto

Vähennämme liikenteen haittoja ja parannamme liikenteen turvallisuutta

- Meluntorjunta
- Liikenneturvallisuus
- Pienihiukkaset



Helsingin seutu menestyy kansainvälisesti

Kansainväliset ja valtakunnalliset liikenneyhteydet

- TEN-T –verkot ja -kaupunkisolmukohta
- Hankeyhtiöiden suuret ratahankeet
- Satamayhteyksien varmistaminen

Edistämme elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä

- Elinkeinojen kehityskuva
- Periaatteet toimisto- ja tuotannon sekä logistiikan työpaikka-alueiden kehittämiseksi

Varmistamme logistiikan ja tavaraliikenteen toimivuuden

- Raskaan liikenteen taukopaikat
- Tieverkon luokitus
- Joukko- ja tavaraliikenteen kaistatarkastelut

Edistämme liikenteen digitalisaatiota ja automaatiota

- Liikenteen ajantasainen tilannekuva
- Liikenteen automaatioon valmistautuminen

Investoimme resurssiviisaasti

- MAL-investointiohjelman toteutus



Helsingin seutu kasvaa kestävästi

Asuntotuotantotavoite ja asemakaavatarve



- Helsingin seudun asuntotuotantotavoite on 16 500 asuntoa vuodessa.
- Asuntotuotantotavoitetta vastaava uusi asemakaavatarve on 1,5 miljoonaa kem vuodessa.

	Asuntotuotantotavoite	Asuntokaavatarve
	(asuntoa/vuosi)	(kem/vuosi)
Espoo	3 300	300100
Helsinki	6 600	600200
Kauniainen	80	7300
Vantaa	2720	247300
Pääkaupunkiseutu	12 700	1154900
Hyvinkää	400	36400
Järvenpää	560	50900
Kerava	510	46400
Kirkkonummi	430	39100
Mäntsälä	210	19100
Nurmijärvi	380	34600
Pornainen	80	7300
Sipoo	430	39100
Tuusula	460	41800
Vihti	340	30900
Kuuma-kunnat	3 800	345600
Helsingin seutu	16 500	1500500

Kasvun kestävä ohjaaminen

→ Kasvun kestävä ohjaaminen ensisijaisille vyöhykkeille

- 95% uudesta asuntotuotannosta
- Uusien alueiden avaus kytketty joukkoliikenneinvestointeihin
- Selvitetään korkeajännitejohtojen tunnelointia täydennysrakentamismahdollisuuksien lisäämiseksi.
- Hiilinielujen turvaaminen
- Ajonopeuksien laskun selvittäminen

→ Palvelut ja viheralueet yhdyskuntarakenteessa

- Varmistetaan seudullisten viher- ja virkistysyhteyksien jatkuvuus sekä mahdollisimman laaja säilyminen ja keskeisten ekologisten yhteyksien vahvistaminen.
- Vanhoilla ja uusilla alueilla riittävät asukasohja ja tilavaraukset palveluille.

MAL2023-maankäyttöaineisto

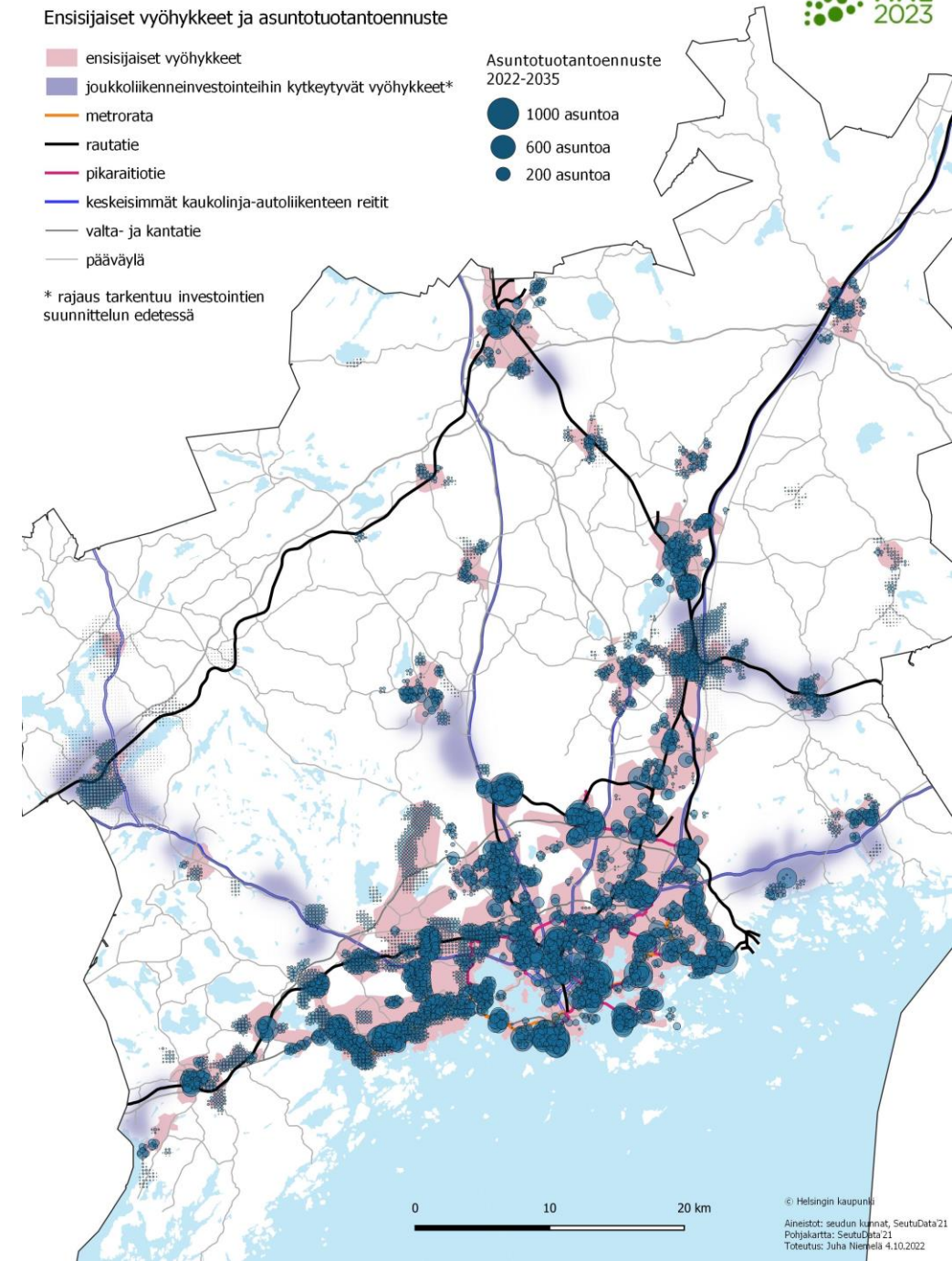
Ensisijaiset vyöhykkeet ja asuntotuotantoennuste

- ensisijaiset vyöhykkeet
- joukkoliikenneinvestointeihin kytkeytyvät vyöhykkeet*
- metrorata
- rautatie
- pikaraitiotie
- keskeisimmät kaukoliikenteen reitit
- valta- ja kantatie
- pääväylä

Asuntotuotantoennuste 2022-2035

- 1000 asuntoa
- 600 asuntoa
- 200 asuntoa

* rajausta tarkentuu investointien suunnittelun edetessä



Asemat ja asemanseudut

- Asemia ja asemanseutuja kehitetään liikenteellisinä solmukohtina ja maankäytöltään laadukkaina ja tehokkaina alueina.
- 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 ja vuoden 2028 jälkeen parannettavien asemien kustannusarvio on 21 milj. euroa.
- Selvitetään Helsingin päärautatieaseman joukkoliikenteen vaihtojen parantamistoimenpiteitä.
- Juna-asemien korjaus- ja kehittämisspaketin toimeenpanon varmistamiseksi ja asemanseutujen kehittämisen edistämiseksi kootaan asematoimijoiden verkosto.
- Metroasemien peruskorjausten toteutukseen varataan 209 milj. euroa vuosille 2024–2031.



Juna-asemien kehittämis- ja parantamistoimenpiteiden paketti



Vuosina 2024-2027 parannettavat asemat

- **Malmin asema**, Helsinki
- **Kannelmäen asema**, Helsinki
- **Puistolán asema**, Helsinki
- **Oulunkylán asema**, Helsinki
- **Koivukylán asema**, Vantaa
- **Pohjois-Haagan asema**, Helsinki
- **Tapanilan asema**, Helsinki
- **Kirkkonummen asema**, Kirkkonummi
- **Leppävaaran asema**, Espoo
- **Huopalahden asema**, Helsinki
- **Keravan asema**, Kerava
- **Myyrmäen asema**, Vantaa
- **Hiekkaharjun asema**, Vantaa
- **Korson asema**, Vantaa
- **Käpylän asema**, Helsinki
- **Hyvinkään asema**, Hyvinkää
- **Masalan asema**, Kirkkonummi
- **Pukinmäen asema**, Helsinki

Kustannusarvio yhteensä 45 M euroa*.

Vuoden 2028 jälkeen parannettavat asemat










- **Espoon asema**, Espoo
- **Ilmalan asema**, Helsinki
- **Jokelan asema**, Tuusula
- **Järvenpään asema**, Järvenpää
- **Louhelan asema**, Vantaa
- **Malminkartanon asema**, Helsinki
- **Martinlaakson asema**, Vantaa
- **Rekolan asema**, Vantaa
- **Saunakallion asema**, Järvenpää
- **Savion asema**, Kerava

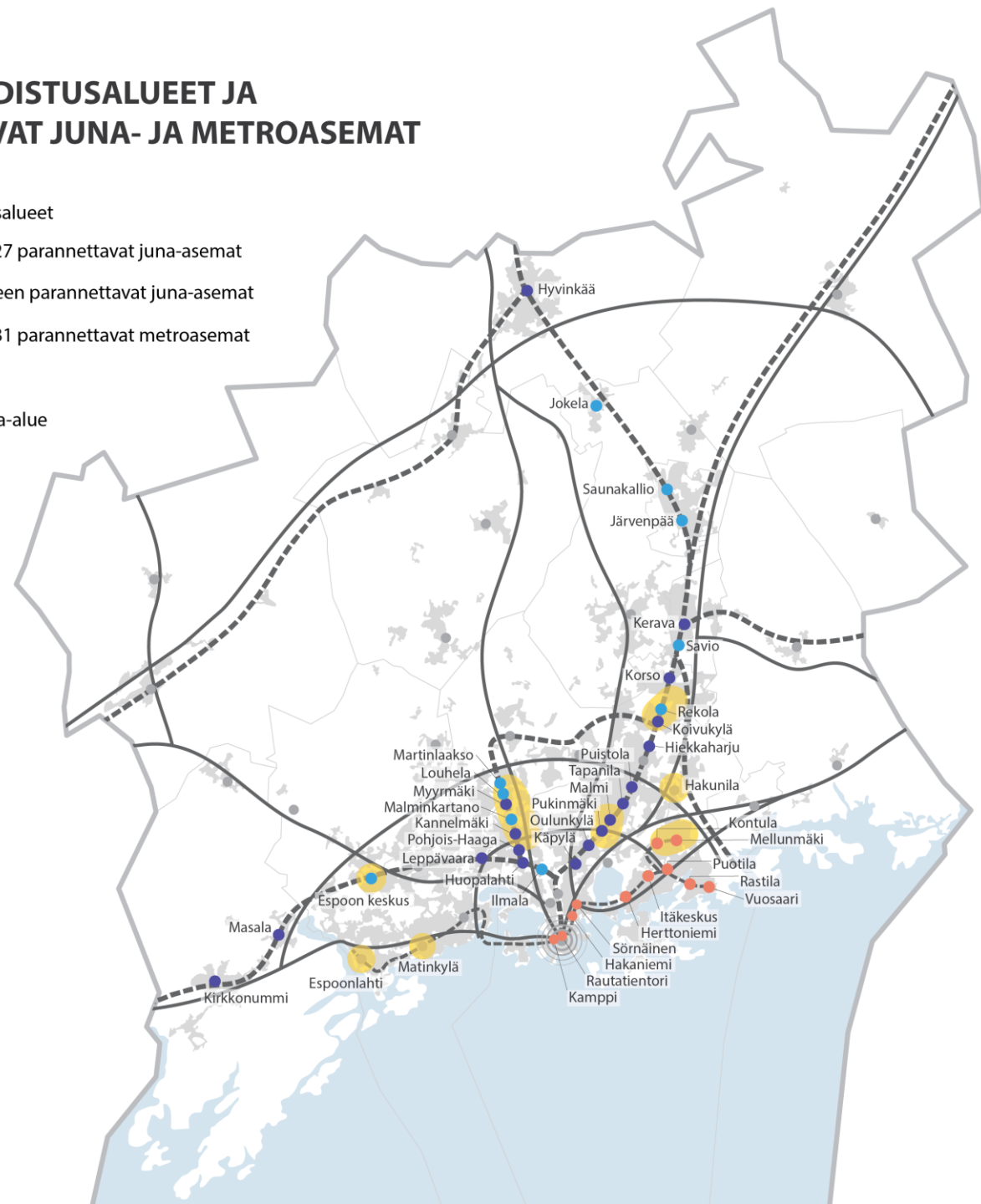
Kustannusarvio yhteensä 21 M euroa

- *Juna-asemilla tehtävät toimenpidekokonaisuudet täsmentyvät yksityiskohtaisempien kuntotarkastusten ja jatkosuunnittelun perusteella.
- Kehittämis- ja parantamistoimenpiteet edellyttävät, että asemien kunnossapitoa tehostetaan ja kunnossapidon vastuualueita selkeytetään.
- Asematoimenpiteiden yksityiskohtaisemmassa ohjelmoinnissa voidaan hyödyntää juna-aseselvityksessä käytettyä kiireellisyysluokitusta asemien toimenpiteiden toteutukselle.

Juna- ja metroasemien kehittämistoimenpiteiden paketit sekä kaupunkiuudistusalueet

MAL 2023 KAUPUNKIUUDISTUSALUEET JA PARANNETTAVAT JUNA- JA METROASEMAT

-  Kaupunkiuudistusalueet
-  Vuosina 2024–2027 parannettavat juna-asemat
-  Vuoden 2028 jälkeen parannettavat juna-asemat
-  Vuosina 2024–2031 parannettavat metroasemat
-  Muut keskusset
-  Helsingin keskusta-alue
-  Tiet
-  Radat
-  Nykyrakenne



Metroasemien peruskorjauspaketti

Parannettavat metroasemat

- Päärautatieasema
- Itäkeskus
- Herttoniemi
- Kamppi
- Vuosaari
- Kontula
- Mellunmäki
- Rastila
- Puotila
- Hakaniemi
- Sörnäinen

- Hankekokonaisuuteen kuuluu mm. metroasemien peruskorjauksia, paloturvallisuuden parantamista sekä hissien ja liukuportaiden uusimisia.
- Vuosien 2024-2027 kustannusarvio 166,5 milj. euroa.
- Vuosien 2028-2031 kustannusarvio 42,3 milj. euroa.



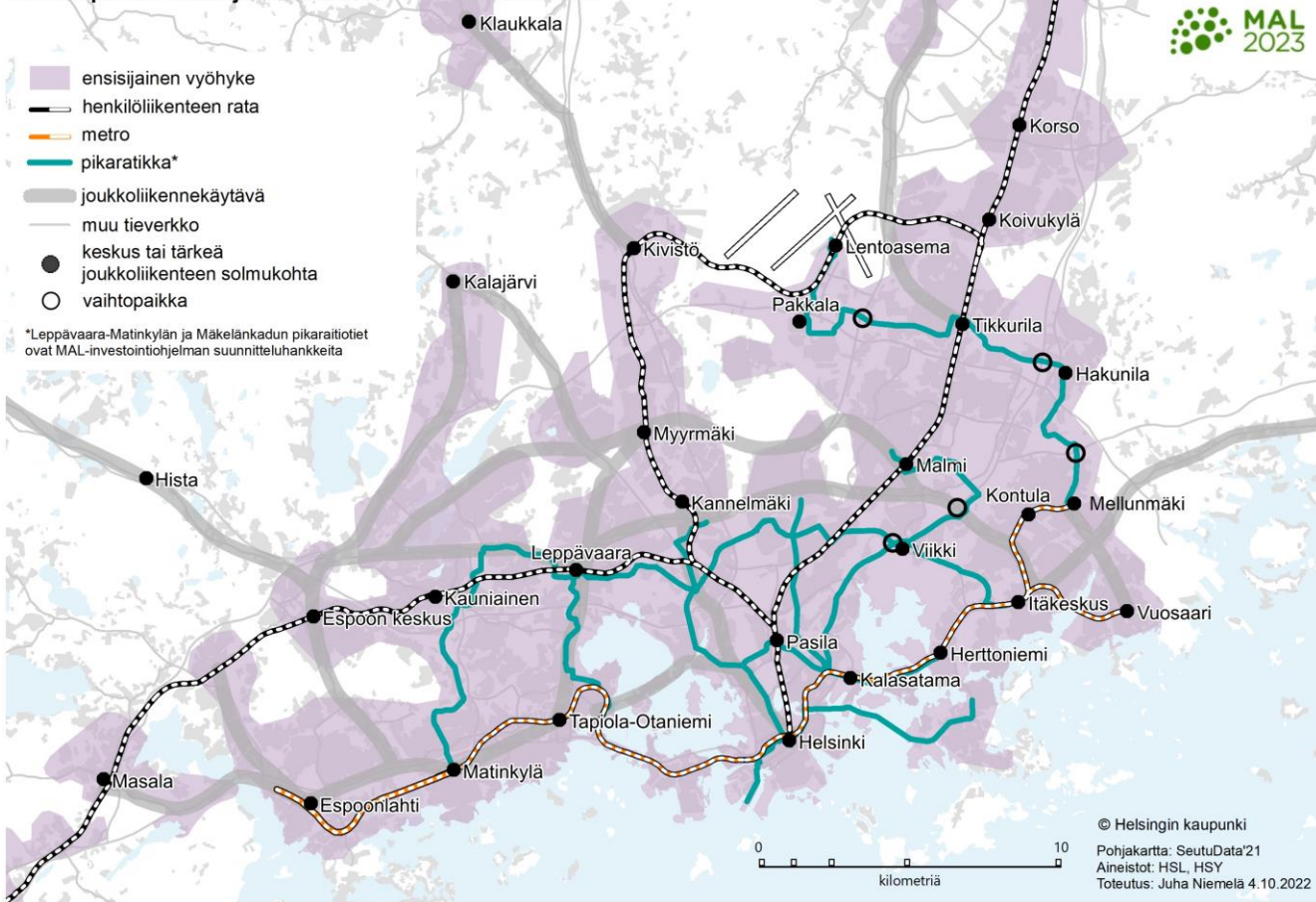
Kilpailukykyinen joukkoliikenne

- Parannetaan joukkoliikenteen kilpailukykyä suhteessa henkilöautoliikenteeseen.
- Kunnat ja valtio panostavat 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.
- Varmistetaan joukkoliikenteen taloudellinen kestävyys ja kilpailukyky infrakorvausmenettelyä kehittämällä. HSL-omistajakunnat sitoutuvat uudistamaan infrakorvausmenettelyä.



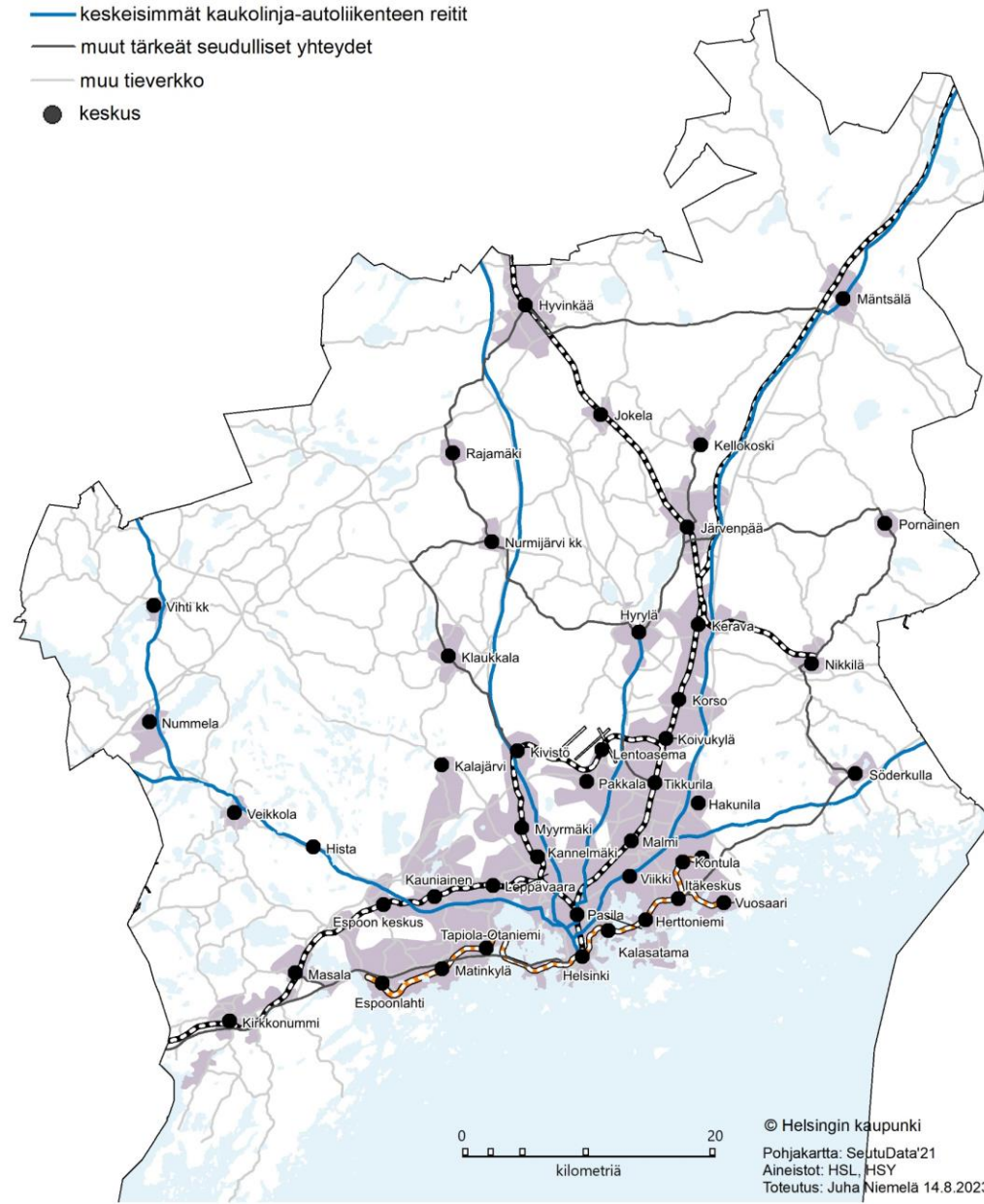
Joukkoliikenteen runkoverkko 2040

Pääkaupunkiseudun joukkoliikenteen runkoverkko 2040



Helsingin seudun joukkoliikenteen runkoverkko 2040

- ensisijainen vyöhyke
- henkilöliikenteen rata
- metro
- keskeisimmät kaukoliinja-autoliikenteen reitit
- muut tärkeät seudulliset yhteydet
- muu tieverkko
- keskus



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 erityisesti lyhyemmällä matkoilla.
- Seurataan kuormitusasteiden kehittymistä, pidetään yllä liityntäpysäköinnin tilannekuvaa ja päivitetään tavoitteita tarpeen mukaan.
- Valtio ja kunnat toteuttavat liityntäpysäköintikohteita yhteistyössä seudullisesti sovitun kustannusjaon mukaisesti.
- Seudun ydinvyöhykkeillä, tiiviin maankäytön alueilla keskeisin liityntäpysäköinnin muoto on pyöräliityntäpysäköinti. Parannetaan pyöräpysäköinnin laatua mm. runkolukitusmahdollisuuksia sekä pysäköintikatoksia lisäämällä.
- Kehitetään autojen liityntäpysäköintiä erityisesti seudun kehysalueella, joukkoliikenteen runkoyhteyksien varrella.
- Toteutetaan **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.
- Toteutetaan seudullisesti yhtenäinen kaupunkipyöräjärjestelmä.



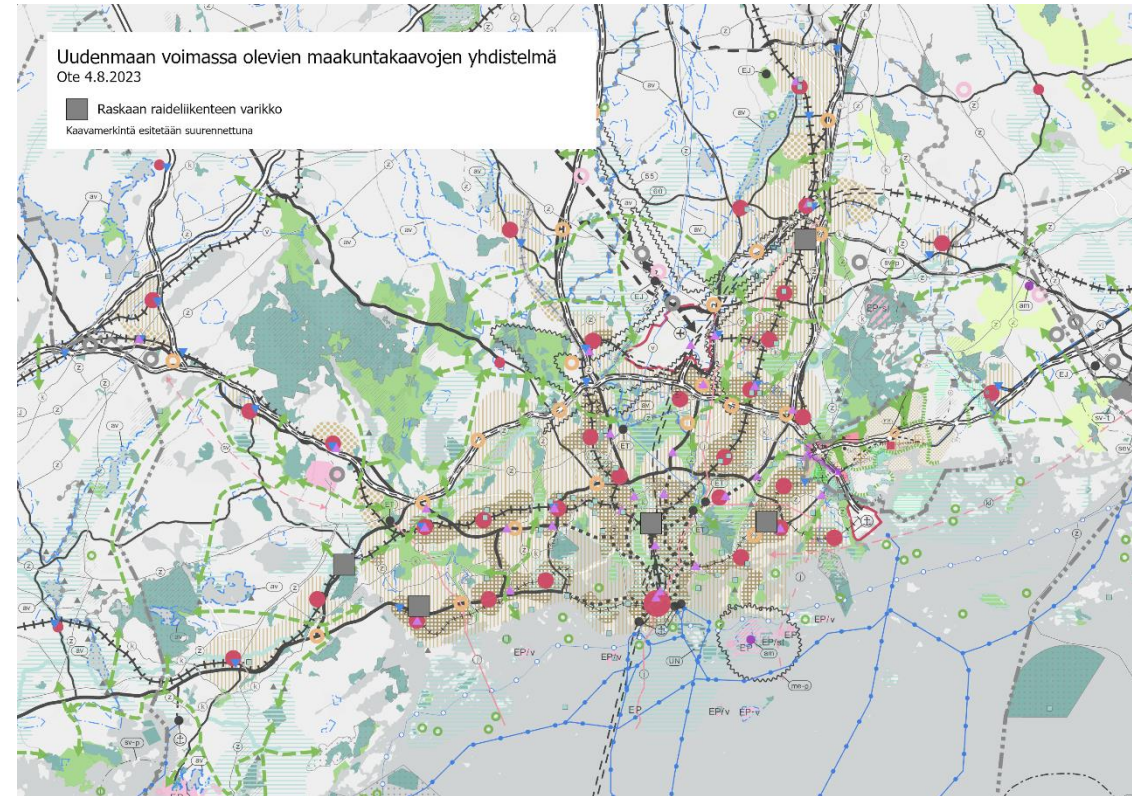
Junaliikenteen kalustoinvestoinnit

- Valmistaudutaan lähijunaliikenteen kehittämiseen Kauklahteen, Järvenpään, Nikkilään sekä tarvittaviin kalustoinvestointeihin. Lähijunaliikenteen kehittäminen edellyttää varikoiden toteuttamista.
- Varmistetaan lähijunaliikenteen kaluston varustelu Digirata-hankkeen mukaisesti ja valmistaudutaan kaluston investointikustannuksiin. Valtio rahoittaa kalustovarustelun. Hyödynnetään mahdollista EU:n investointitukea rautatiekaluston ERTMS-varustelun kustannuksiin.
- Lisätään eri toimijoiden yhteistyötä alueellisen junaliikenteen kehittämiseksi (mm. Päijät-Hämeen liitto, Uudenmaan liitto, LVM, VR ja HSL).



Lähijunaliikenteen varikot

- Varmistetaan valtakunnallisen ja lähijunaliikenteen kehittäminen toteuttamalla kolme uutta lähijunaliikenteen varikkoa junaliikenteen tarpeisiin perustuen.
- 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.



Kuva: Uusimaa-kaavassa raskaan raideliikenteen varikot on sijoitettu Helsingissä Ilmalaan, Rantaradalla Kirkkonummen ja Espoon rajalle (Mankki/Luoma) sekä Pääradalla Keravan Jäspilään.

Kävely edistäminen ja liikkumisen ohjaus



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.

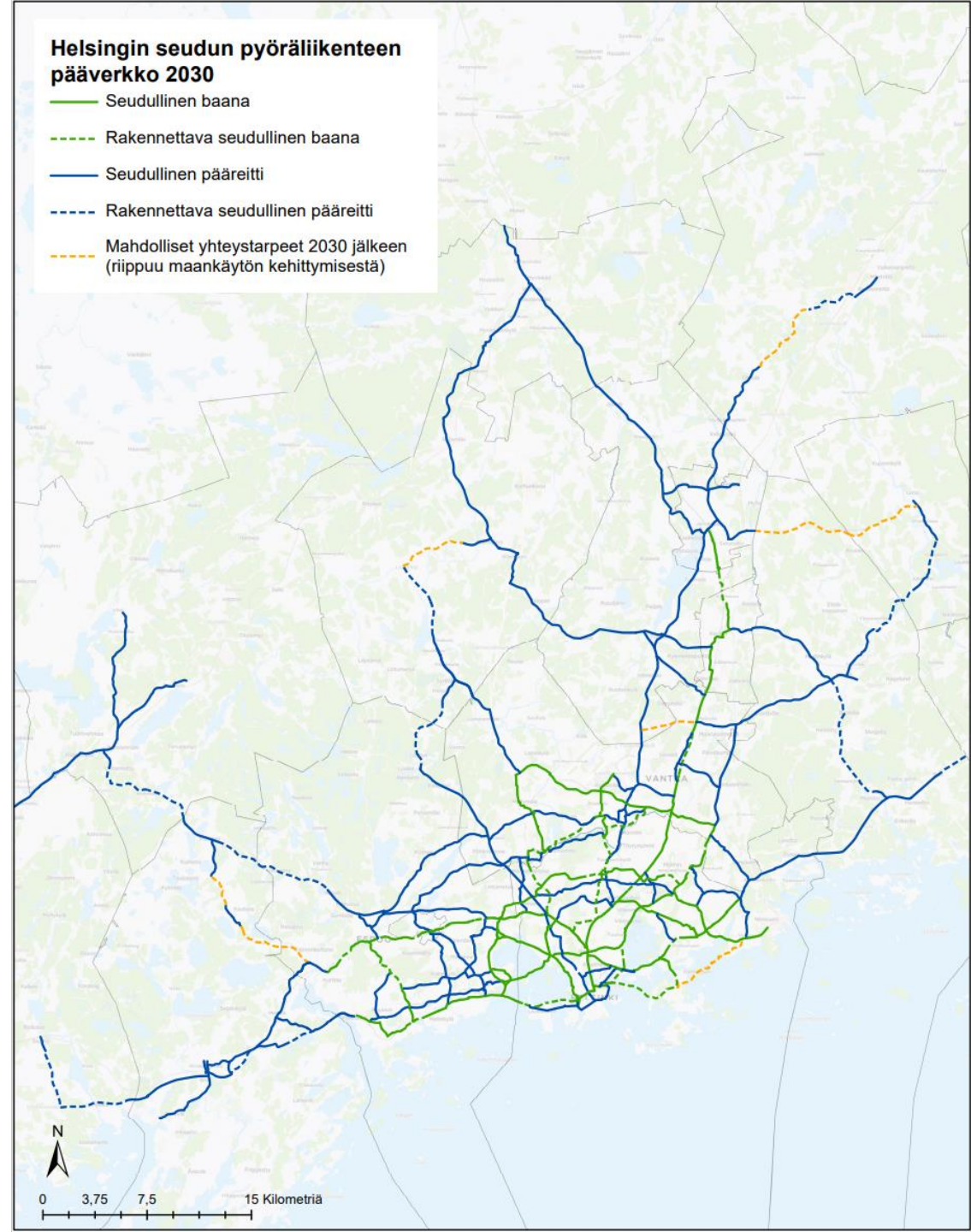
Liikkumisen ohjaus

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



Pyöräilyn edistäminen

- Kunnat ja valtio toteuttavat seudullisen pyöräilyn pääverkon puuttuvat osat sekä varmistavat hyvän laatutason ja talvikunnossapidon vuoteen 2030 mennessä. Kunnat ja valtio lisäävät rahoitustaan pyöräilyn pääverkon toteutukseen. Pyöräilyn pääverkon toteutus edellyttää 220 miljoonan euron rahoitusta vuosille 2024–2027.
- Kunnat ja valtio lisäävät toimillaan pyöräilyä merkittävästi. Kunnat ja valtio panostavat nykyistä enemmän laadukkaiden pyöräilyn yhteyksien kehittämiseen erityisesti seudun keskuksissa.



Ajoneuvokannan uudistuminen

Vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkko

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

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

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

Ympäristövyöhykkeet

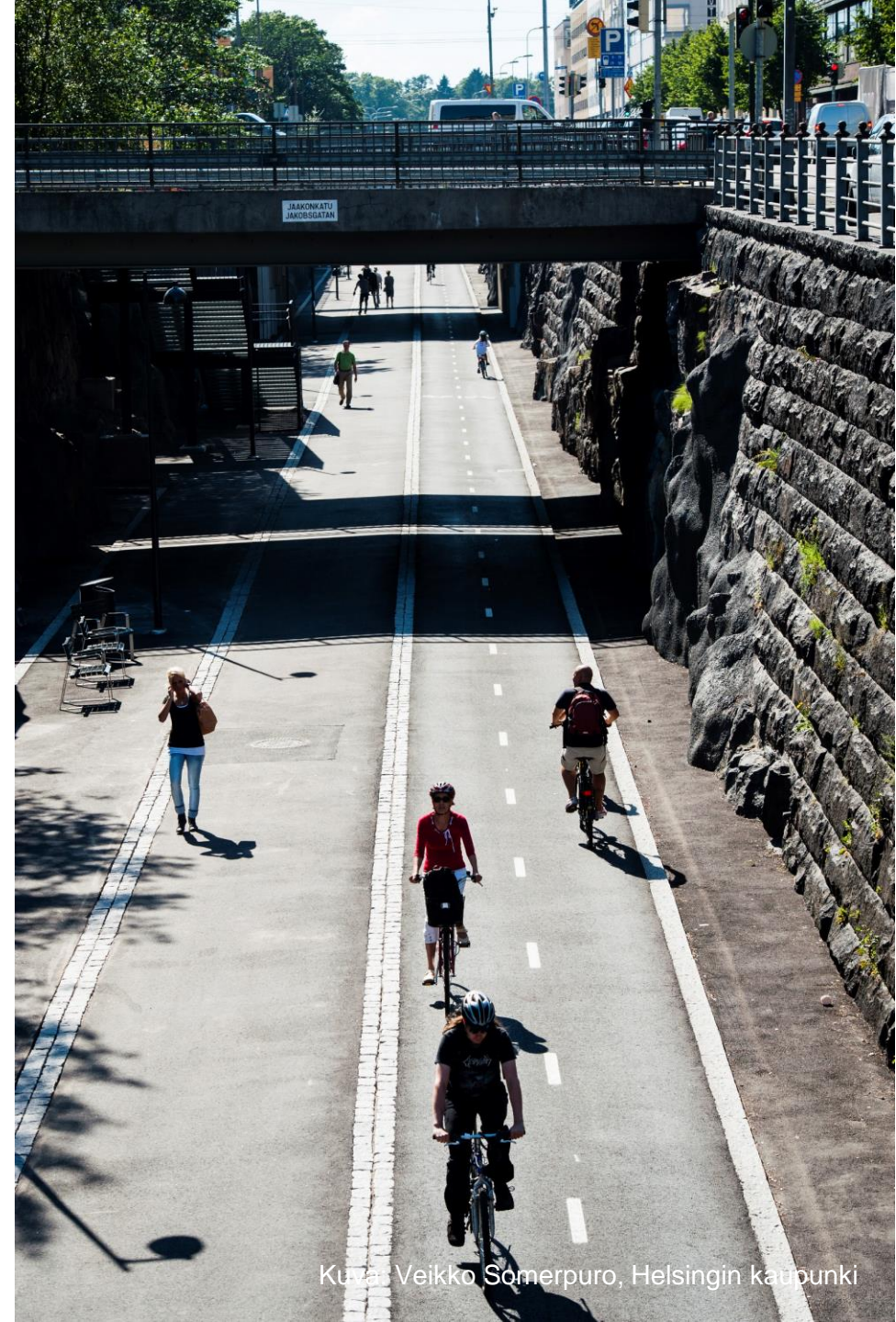
Selvitetään seudullisten ympäristövyöhykkeitä ja niiden vaiheittaista käyttöönottoa ajoneuvokannan uusiutumisen nopeuttamiseksi huomioiden sosiaalinen tasapuolisuus ja elinkeinoelämän tarpeet. Ympäristövyöhykkeillä tarkoitetaan alueita, joilla tieliikenteen päästöjä hillitään rajoittamalla eniten saastuttavien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



Kulikutapavalintaan ja liikennesuoritteeseen vaikuttaminen

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.
- Kunnat vähentävät autonomistusta kaavoituksen pysäköintiratkaisuille. 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.



Kuva: Veikko Somerpuro, Helsingin kaupunki

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.



Joukkoliikenteen CO2-päästöt

- Vähennetään HSL-liikenteen CO2-päästöjä vuoteen 2025 mennessä 90 % vuoteen 2010 verrattuna. HSL-liikenne on päästötöntä vuoteen 2035 mennessä. Päästövähennykset toteutetaan pääosin liikennettä sähköistämällä. Lisäksi tulee lisätä biodieselin käytön osuutta.
- Varmistetaan riittävät alueet uusien sähköbussien varikoille sähköverkon sijainti ja kapasiteetti huomioiden. Varmistetaan maankäytön suunnittelussa varikkotonttien saatavuus.



Logistiikan CO2-päästöjen vähentäminen



- 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.

Ajoneuvojen vaihtoehtoiset käyttövoimat ja polttoaineet



Runkokuljetukset



Citylogistiikka



Ohjaukset



Solmupisteet ja maankäyttö



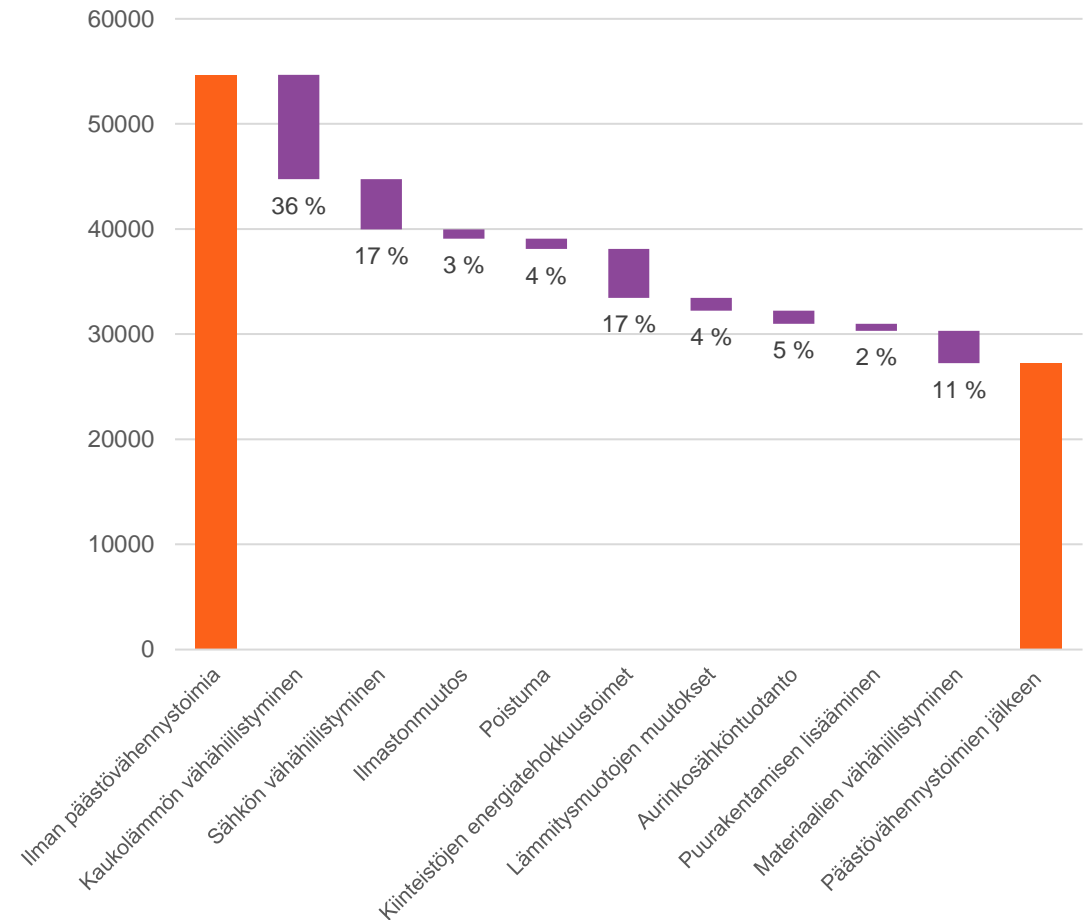
3 000 Hiilidioksidipäästövähennelmä tonnia vuodessa
Ajoneuvojen vaihtoehtoisten käyttövoimien ja polttoaineiden vähenemät on arvioitu vuodelle 2030

Asumisen ja rakentamisen päästöt



- Lisätään energiatehokkuustoimien vaikuttavuutta niin, että seudun kasvusta huolimatta asumisen lämmitysenergian kulutus ei lisäännny vaan jopa laskee vuosittain.
- Rakennetaan uusiutuvaa energiantuotantoa uudisrakentamisen energiantarpeen ylittäen.
- Kunnat edistävät vähähiilistä uudistuotantoa kaavoituksen ja tontinluovutuksen keinoin.
- Edistetään vähähiilisten materiaalien ja puun käyttöä rakentamisessa.

2020-2040 kokonaispäästöt sekä päästövähennyskeinojen vaikutukset, ilmastoviisas [kt CO₂]





Helsingin seutu tarjoaa laadukkaan ja monipuolisen elinympäristön

Asuinalueiden ja asuntotarjonnan monipuolisuus

- **Helsingin seudun kunnat huomioivat asuntopolitiikassaan asuntotarjonnan monipuolisuuden ja laadun.** Kunnat ohjaavat tarvittaessa huoneistotyyppi-, hallinta- ja rahoitusjakaumaa asuntotuotannon monipuolisuuden ja laadun sekä asuinalueiden tasapainoisen kehityksen varmistamiseksi.
 - Huolehditaan, että eri puolilla seutua on tarjolla asumisvaihtoehtoja eri huoneisto- ja talotyypeissä.
 - Huolehditaan alueellisesti ja tarvittaessa korttelitasolla asuntojen monipuolisesta hallinta- ja rahoitusmuotojakaumasta.
- Yhteistyötä tiivistetään sekä yksityisten toimijoiden että valtion toimijoiden kanssa monipuolisen asuntotuotannon tukemiseksi ja ennakoivan vuoropuhelun edistämiseksi.



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).
- Asuntokannan monipuolisuuden ja asuntomarkkinoiden toimivuuden varmistamiseksi kehitetään vuokra- ja omistusasumisen väliin sijoituvia ns. välimuodon malleja yhdessä asumisen toimijoiden ja valtion kanssa.
- 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.



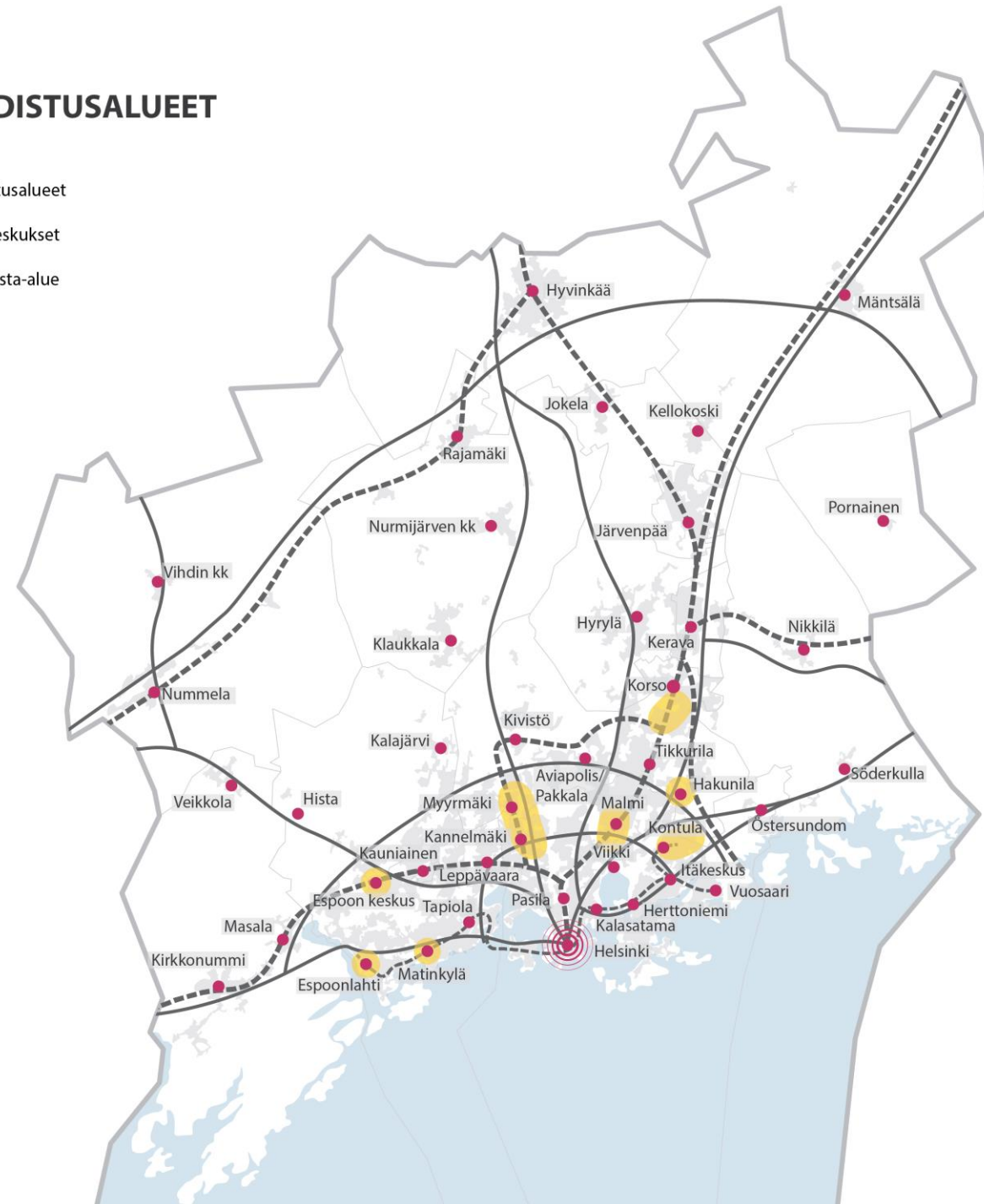
Kuva: Tuomas Uusheimo, Helsingin kaupunki

Seudulliset kaupunki uudistus-alueet

- Käynnistetään seudullinen kaupunki uudistusverkosto tiedon ja hyvien käytäntöjen jakamiseksi.
- Valtion tulee käynnistää yhdessä kuntien kanssa ohjelma, jolla kehitetään kaupunki uudistusalueita, ja osoittaa siihen riittävästi resursseja ja avustuksia.
- Kunnat kiinnittävät maa- ja asuntopoliittisissa tavoitteissaan erityistä huomiota kaupunki uudistusalueiden asutokannan monipuolistamiseen ja huolehtivat uudistuotannon huoneistotyyppijakauman monipuolisuudesta kaavoituksen ja maapolitiikan keinoin.
- Parannetaan asuin ympäristön laatua kaupunki uudistusalueilla niiden vahvuuksia ja omaleimaisuutta vaalien. Toteutetaan asemien perusparantamistoimenpiteitä ja kehitetään asemanseutuja.

MAL 2023 KAUPUNKIUUDISTUSALUEET

-  Kaupunki uudistusalueet
-  Monipuoliset keskuskeskukset
-  Helsingin keskusta-alue
-  Tiet
-  Radat
-  Nykyrakenne



Palveluiden sijoittuminen

Julkiset ja yksityiset palvelut

Varmistetaan maankäytön suunnittelulla, että vanhoilla ja uusilla alueilla on riittävä asukaspohja ja tarvittavat tilavaraukset palveluille.

Palvelut keskitetään keskuksiin, nykyrakenteeseen ja joukkoliikennereittien varrelle. Päivittäiset palvelut ovat saavutettavissa joukkoliikenteellä, kävellen ja pyörällä.

Lähiviheralueet

Varmistetaan seudullisten viher- ja virkistysyhteyksien jatkuvuus sekä mahdollisimman laaja säilyminen ja keskeisten ekologisten yhteyksien vahvistaminen.

Edistetään kaupunkitilojen viihtyisyyttä ja lisätään kaupunkivihreää.

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.



Elinympäristön terveellisyys ja turvallisuus

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, rajoittavat nastarenkaiden 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.



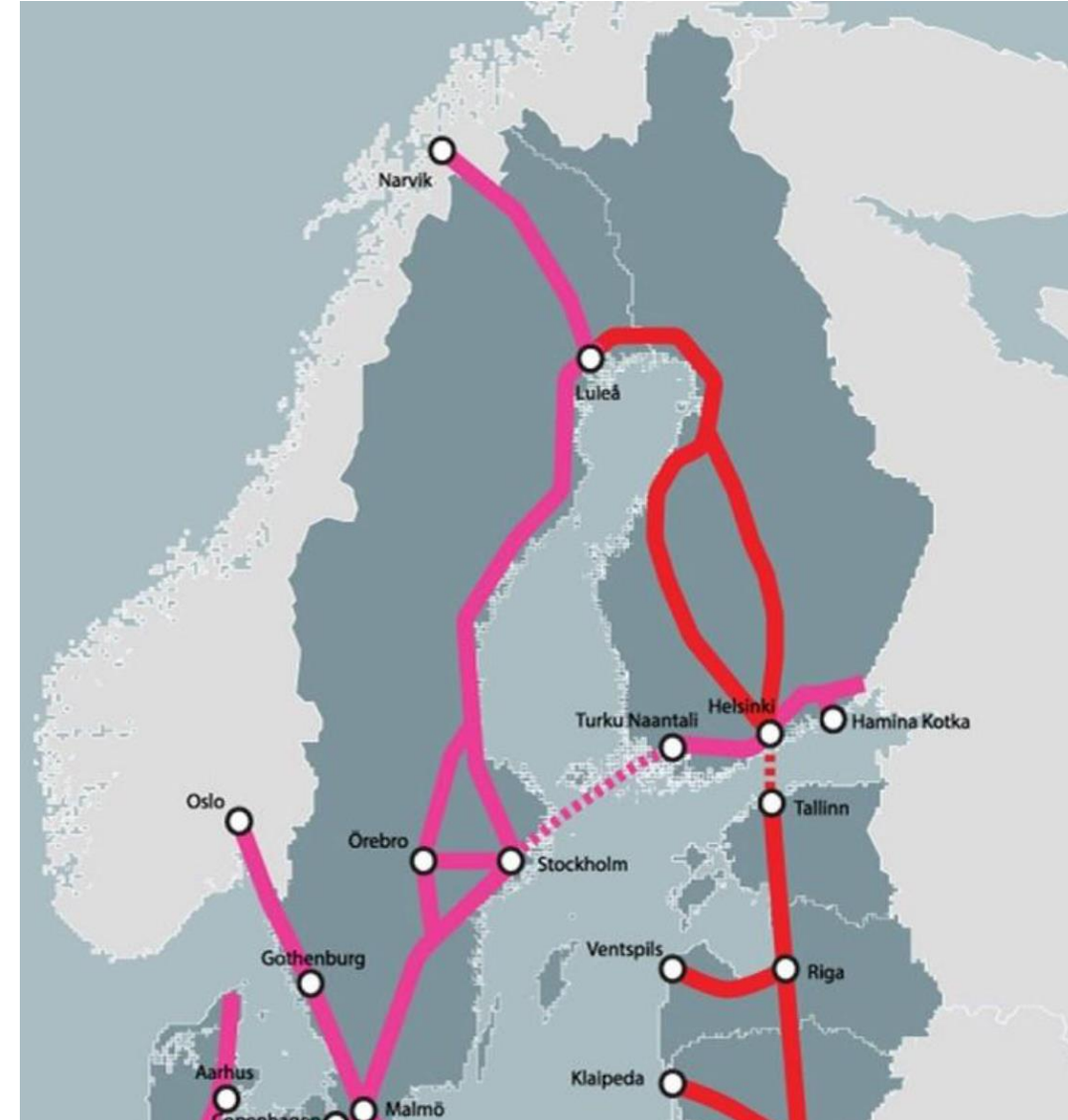


Helsingin seutu menestyy kansainvälisesti

Valtakunnalliset ja kansainväliset yhteydet



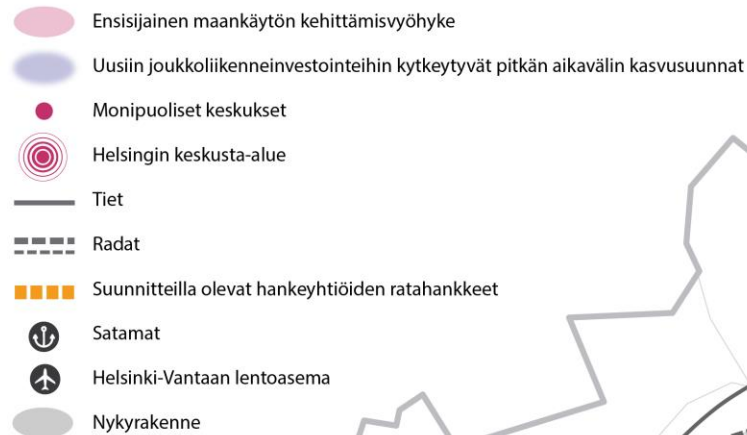
- Vahvistetaan yhteyksiä Itämeren muihin metropolialueisiin osana Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) ydinverkkokäytävien toteutusta. Edistetään TEN-T -kaupunkisolmukohdan hankkeiden sekä ydinverkon osien toteutusta kuntien ja valtion välisenä yhteistyönä. Varmistetaan MAL-suunnitelman soveltuvuus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



Hankeyhtiöiden suuret ratahankkeet

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

MAL 2023 HANKEYHTIÖIDEN SUURET RATAHANKKEET



Logistiikan ja tavaraliikenteen toimivuus

- Kunnat ja valtio käyttävät kaavoitus- ja liikenneratkaisuissaan pohjana yhdessä valmisteltua Tieverkon luokitusta 2040, sekä päivittävät sitä tarpeen mukaan.
- Laaditaan verkollinen tarkastelu joukkoliikenne- ja tavaraliikennekaistojen mahdollisista yhteysväleistä. Kaistajärjestelyillä voidaan edistää joukkoliikenteen kilpailukykyä suhteessa henkilöautoliikenteeseen tai parantaa tavaraliikenteen sujuvuutta.

Tieverkon luokitus 2040



- Valtakunnallisesti merkittävä tiejakso (luokka 1)
- Maakunnallisesti merkittävä tiejakso (luokka 2)
- Seudullisesti merkittävä tiejakso (luokka 3)
- Seudullisesti merkittävä ydinalueen lähestymisjakso (luokka 4)
- Kaupunkimaisena kehitettävä seudullisesti merkittävä tie- tai katujakso (luokka 5)
- Mahdollinen uusi tieyhteys



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 sisääntulovyöhylien 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.



Liikenteen yhteinen tilannekuva ja automaation edistäminen



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

Liikenteen yhteisen tilannekuvan keskeiset elementit:

1. Tie- ja katutyötiedot
2. Yleisötapahtumien ja kulkueiden tiedot
3. Häiriötiedot
4. Olosuhdetiedot
5. Liikenteen sujuvuustiedot ja -ennusteet
6. Liikenteen ohjausjärjestelmien tilatiedot
7. Staattiset verkkojen ominaisuustiedot
8. Pysäköintialueiden staattiset ja dynaamiset tiedot
9. Liikennepalvelujen tarjonnan dynaamiset tiedot
10. Ajoneuvokohtaiset sijainti- ja reittitiedot

MAL-investointiohjelma 2024-2035

- MAL-investointiohjelman hankkeet on määritetty kolmeen koriin 2024-2027, 2028-2031 ja 2032-2035.
- Mukana hankkeita, jotka tukevat seudun logistiikan tai maankäytön edellytyksiä tai näitä molempia.
- Hankkeiden valinnassa huomioitu seuraavia tekijöitä:
 - Hankkeen vaikutukset suhteessa 2023- MAL-suunnitelman tavoitteisiin (hiilineutraali, menestyvä, hyvinvoiva)
 - Hankkeen suunnitteluvaihtelu ja toteutettavuus
 - Hankkeen suhde MAL 2019 -suunnitelmaan
 - Hankkeen suhde Väyläviraston investointiohjelmaan
 - Seudullinen vaikuttavuus
 - Hankkeen kustannustehokkuus
 - Vaikutus maankäytön kehittämiseen
 - Eri osapuolten näkemykset hankkeet tarpeellisuudesta ja kiireellisyydestä suunnitteluprosessin eri vaiheissa
- Investointiohjelmaan on valittu Helsingin seudun kestävä kasvun kannalta keskeiset liikennehankkeet. Investointiohjelman ohella on myös muita hankkeita, joita tulee edistää kuntien ja valtion yhteistyössä.

MAL2023 -suunnitelmapakettia

Suunnitelman investointihankkeet:

Ratahankkeet:

- 1) Helsinki-Pasila -kapasiteetin lisääminen
- 2) Kerava-Nikkilä -ratayhteys
- 3) Pasila-Riihimäki -kapasiteetin lisääminen 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

Tiehankeet:

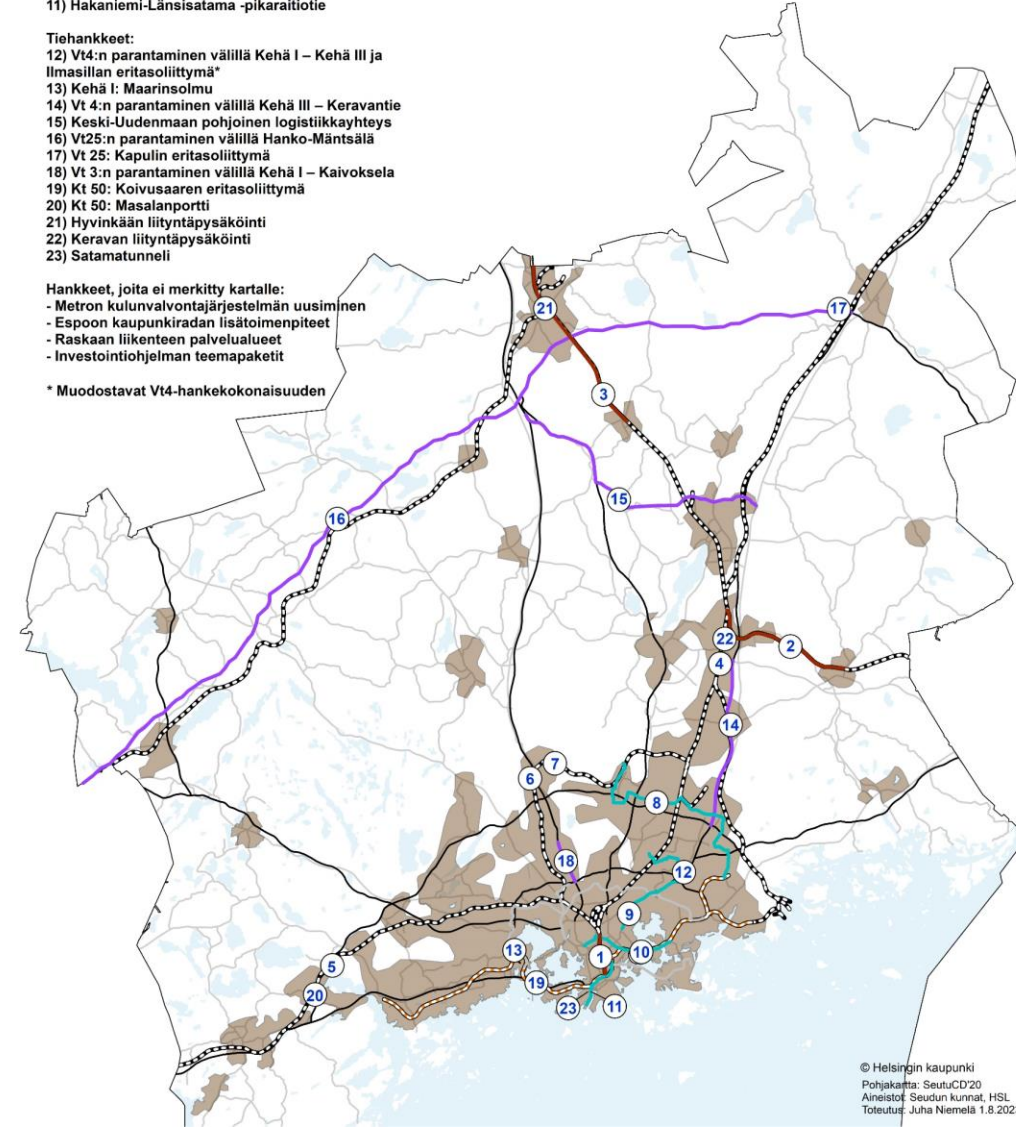
- 12) Vt4:n parantaminen välillä Kehä I – Kehä III ja Ilmasillan eritasoliittymä*
- 13) Kehä I: Maarinsolmu
- 14) Vt 4:n parantaminen välillä Kehä III – Keravantie
- 15) Keski-Uudenmaan pohjoinen logistiikkayhteys
- 16) Vt25:n parantaminen välillä Hango-Mäntsälä
- 17) Vt 25: Kapulin eritasoliittymä
- 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:

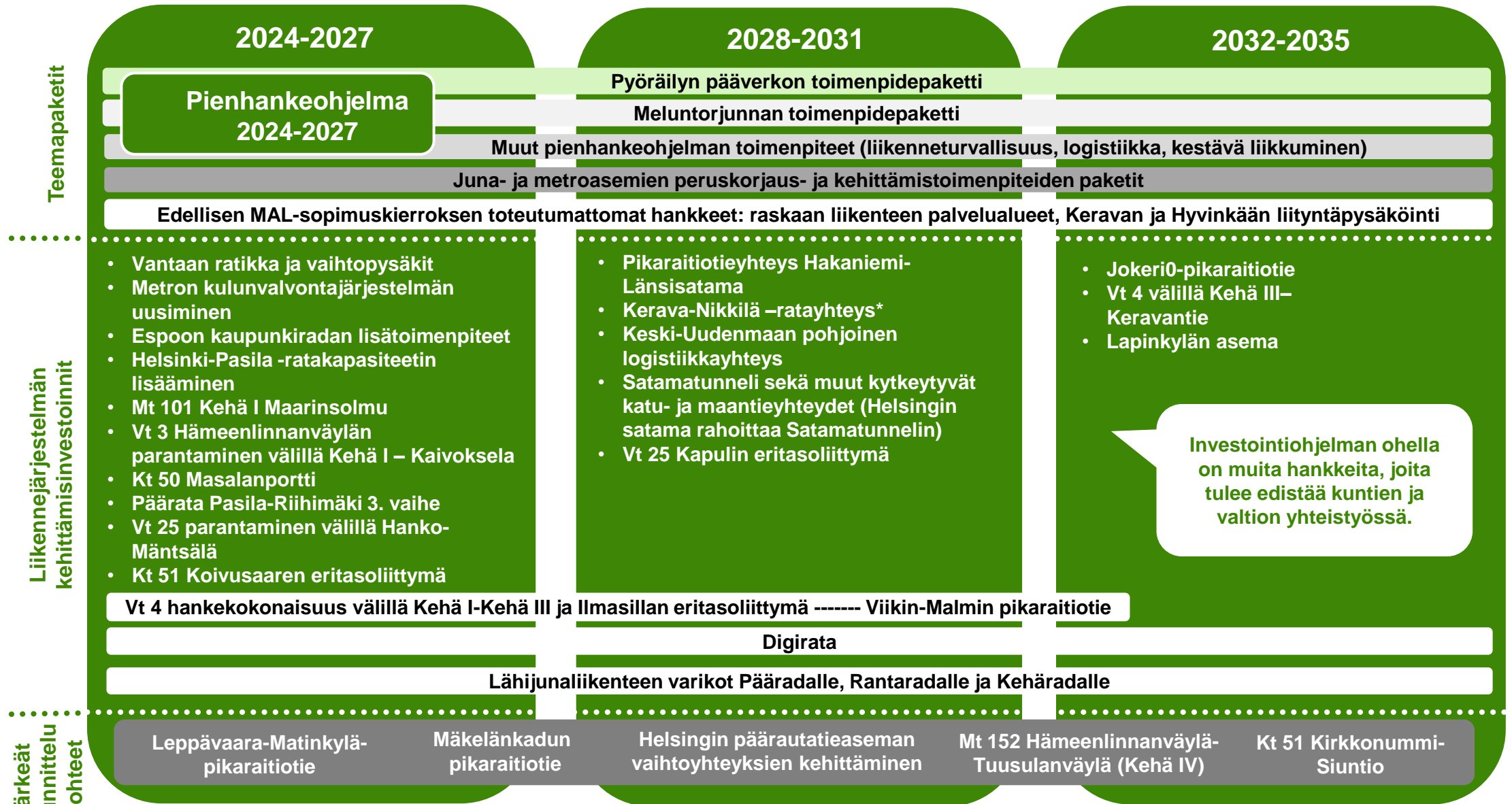
- Metron kulunvalvontajärjestelmän uusiminen
- Espoon kaupunkiradan lisätoimenpiteet
- Raskaan liikenteen palvelualueet
- Investointiohjelman teemapaketit

* Muodostavat Vt4-hankekokonaisuuden

- maankäytön ensisijainen kehittämisvyöhyke
- päätetty tai rakenteilla oleva hanke
- ratahankkeet
- pikaraitiotiehankkeet
- tiehankeet
- valta- tai kantatie
- rautatie
- motorrata



MAL- investointiohjelma 2024-2035



Investointiohjelman ohella on muita hankkeita, joita tulee edistää kuntien ja valtion yhteistyössä.

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

MAL 2023 Pienhankeohjelmaluonnos 2024-2027*

* Yksittäisissä hankkeissa valtion osuus vaihtelee välillä 0-100 %.
Esitetyt kustannusarviot ja kustannusjaot ovat alustavia,
ja ne tarkentuvat suunnittelun edetessä.

Pyöräilyn pääverkko (PÄÄVE)

- 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, Brobölenie 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 jalankulun ja pyöräilyn verkko

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



Meluntorjunta

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



Liikenneturvallisuus

- Pienet liikenneturvallisuustoimet, Helsingin seutu
- Mt 148 Öllytie, Brobölientien liittymä, liikennevalot, kaistajärjestelyt ja kevyen liikenteen järjestelyt, Sipoo
- Mt 120 Vihdintien/Niipperintien liittymän parantaminen ja kl alikulku, Espoo
- Liikenneturvallisuuden parantaminen, Hirsalantien jalankulku- ja pyörätie, Kirkkonummi
- MT1311 Rajamäentien-Urttilantien risteyksen parantaminen, Nurmijärvi



Joukkoliikenne ja liityntäpysäköinti

- Pysäkkien laadun parantaminen tieverkolla, Helsingin seutu
- Liityntäpyöräpysäköinnin kohteet, Helsingin seutu
- Kt 45, Riihikallion bussipysäkki, pyöräliityntäpysäköinti, Tuusula



Logistiikka

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

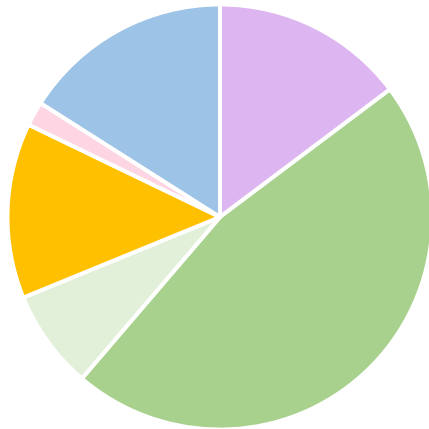


- 33 hanketta, joista 17 pyöräteitä.
- Pyöräilyn pääverkon hankkeita noin 40 miljoonalla eurolla
- Yhteensä noin 88 M€ (valtio noin 50 M€ (56 %), kunnat noin 39 M€ (44 %))
- Valtion rahoituksesta noin 23 M€ (47 %) pääkaupunkiseudulle, 23 M€ (47 %) KUUMA-kuntiin ja 3 M€ (7 %) koko seutua hyödyttäviin hankkeisiin

MAL 2023 Pienhankeohjelmaluonnos 2024-2027

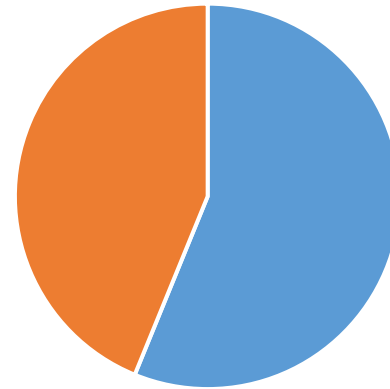


MAL 2023 pienhankkeet (88 M€)



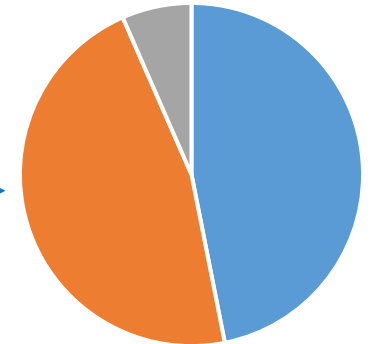
- Meluntorjunta 13 M€
- Pyöräilyn pääverkko 40 M€
- Muu pyöräilyn ja kävelyn verkko 7 M€
- Liikenneturvallisuus 12 M€
- Joukkoliikenne ja liityntäpysäköinti 2 M€

Valtion ja kuntien rahoitus



- Valtio 50 M€
- Kunnat 39 M€

Valtion rahoituksen kohdistuminen

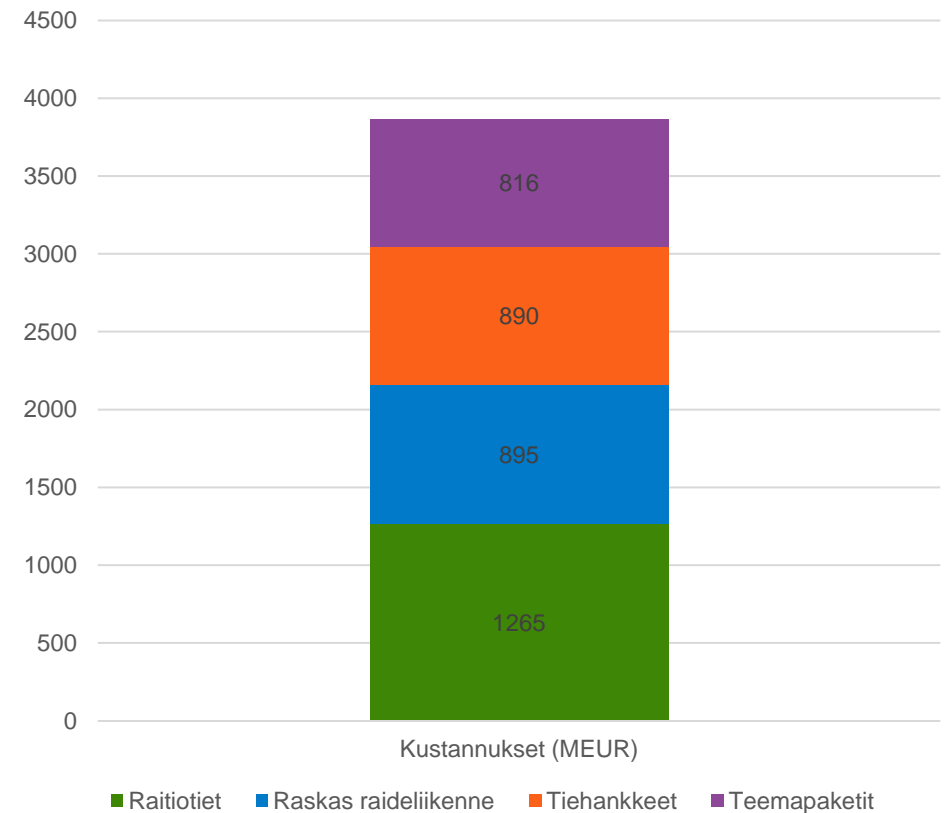


- Pääkaupunkiseutu 23 M€
- KUUMA-kunnat 23 M€
- Koko seutua hyödyttävät hankkeet 3 M€

Investointiohjelman kustannusarvio



- Investointiohjelman kokonaiskustannukset arviolta 3,86 mrd euroa, josta valtion kustannusosuus vuosille 2024-2027 arviolta 1,1 mrd euroa.
- Suunnitteluhankkeet eivät mukana kustannuksissa.

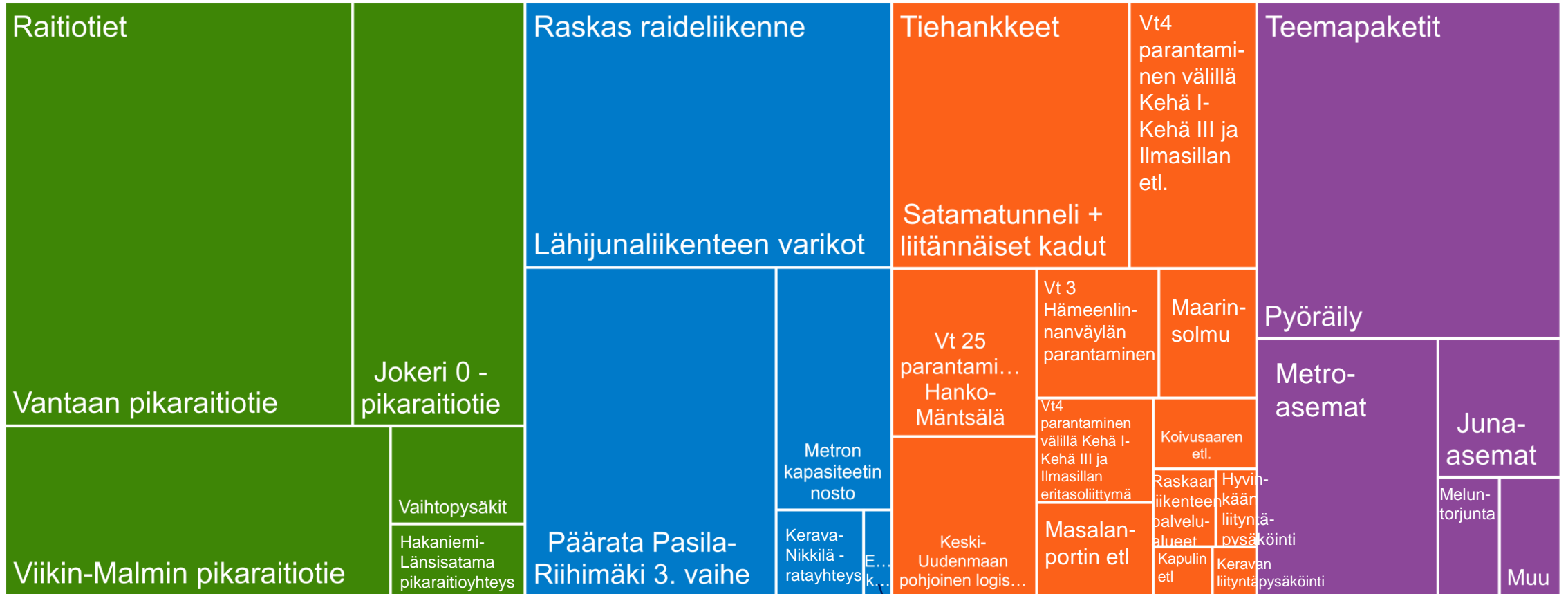


Investointiohjelman kustannusarvio



■ Raitiotiet ■ Raskas raideliikenne ■ Tiehankkeet ■ Teemapaketit

Investoimme resurssiinsaasti



↓
Espoon kaupunkiradan
lisätoimenpiteet



Vaikutusten arvioinnin tulokset

Suunnitelman päätavoitteiden toteutuminen



Liikenteen ja asumisen CO2-päästöt



Tavoitetaso: Liikenteen CO2-päästöt lähellä nollaa
MAL 2023: 1044 kt CO2-ekv. vuodessa (- 51% vuodesta 2005)

Tavoitetaso: Asumisen energiankulutus laskee
MAL 2023: Asumisen energiankulutus laskee

Alueiden tasapainoinen kehitys



Tavoitetaso: Kannustava vaikutus (neliportaisen luokittelun 3. taso)
MAL 2023: Mahdollistava / kannustava vaikutus (neliportaisen luokittelun 2. ja 3. taso)

Yhteiskuntataloudellinen tehokkuus



Tavoitetaso: Hyötyjen ja kustannusten suhde > 1 .
MAL 2023: Hyötyjen ja kustannusten suhde 0,97

Suunnitelman päätavoitteiden toteutuminen

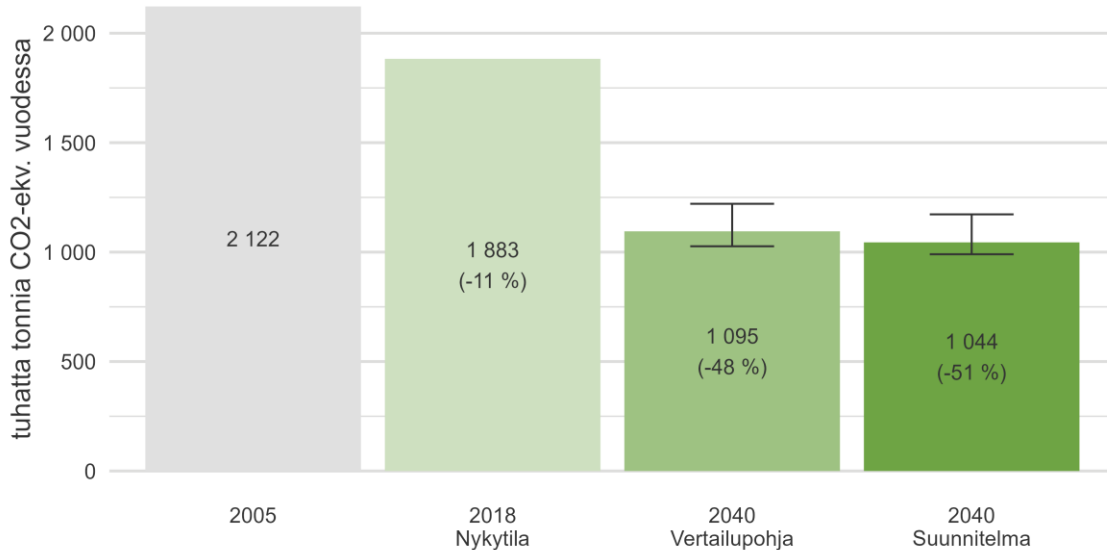


- **Hiilineutraali:** Helsingin seudun kehitys on MAL-suunnitelman hiilineutraaliustavoitteen kannalta riittämätöntä. Liikenteen CO₂ -päästövähennystavoitetta ei saavuteta. Henkilöautolla ajettujen kilometrien määrä kasvaa. Joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus lisääntyy kuitenkin kolme prosenttiyksikköä. Asumisen energiankulutus laskee seudun kasvusta huolimatta ja suunnitelmalla voidaan tukea tavoitteeseen pääsyä. Seudun kasvu luo haasteita ympäristölle, mutta joukkoliikenteen varrelle tiivistyvä kaupunkirakenne tukee pitkällä aikavälillä kestäviä elintapoja.
- **Hyvinvoiva:** Suunnitelma tarjoaa hyvät mahdollisuudet seudun kehittymiselle tavoitteen mukaisesti. MAL-suunnitelman vaikutukset sijoittuvat mahdollistavan ja kannustavan vaikutuksen tasolle. Vaikka suunnitelman toimenpiteet tukevat laajasti hyvinvoinnin eri osa-alueita, liittyy tavoitteen toteutumiseen epävarmuutta. Monet toimet edellyttävät konkretisointia kuntatason suunnittelussa sekä MAL-suunnitelman jatkotyöstössä.
- **Menestyvä:** Seudun kehitys on tavoitteen kannalta oikeansuuntaista. Järjestelmätason yhteiskuntataloudellinen tehokkuus on suunnitelmassa lähes 1 (0,97). Kestävien kulkumuotojen saavutettavuus paranee merkittävästi ja työpaikkojen kasautuminen lisääntyy. Joukkoliikenteen lipunhintojen alentaminen tuottaa laaja-alaisia hyötyjä.

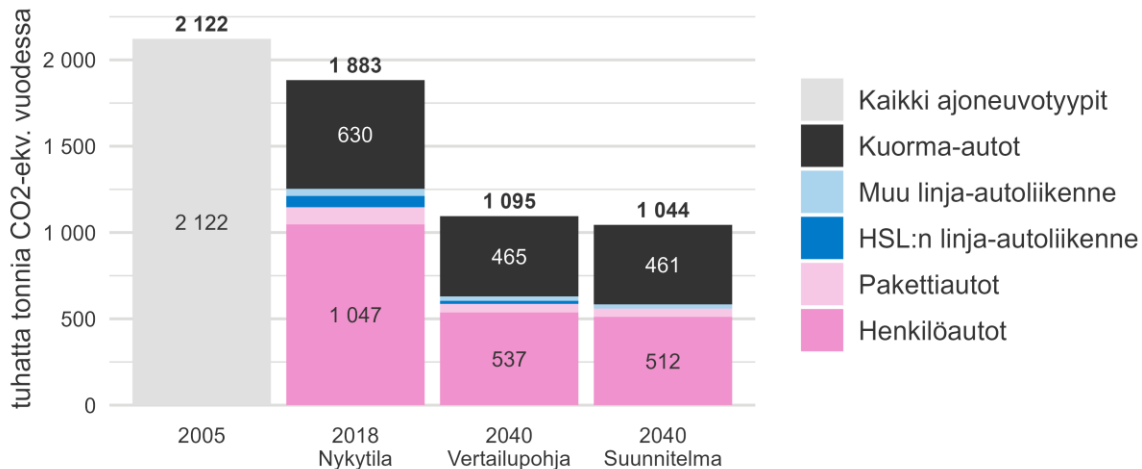
Päämittari: Liikenteen CO2-päästöt



Mootoriajoneuvoliikenteen CO2-päästöt Helsingin seudulla



Mootoriajoneuvoliikenteen CO2-päästöt kulkuneuvoittain Helsingin seudulla

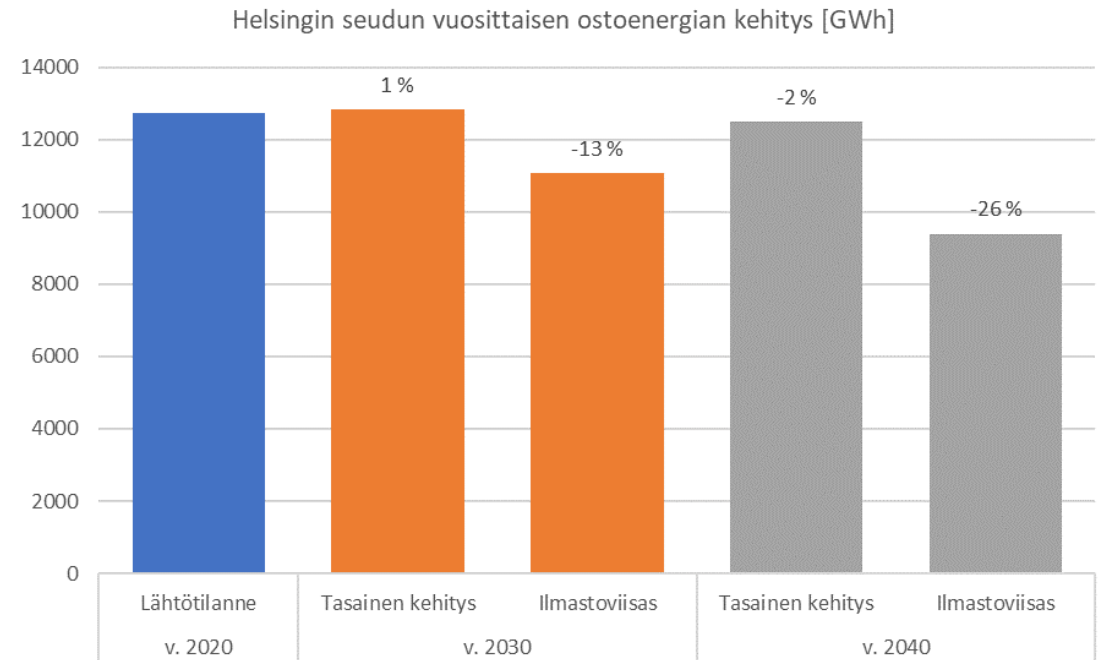


- Liikenteen CO2 -päästöt laskevat noin puoleen vuoden 2005 tasosta. Vähennys on pitkälti MAL-suunnittelusta riippumatonta.
- **Suunnitelman toimenpiteillä päästöt vähenevät vain noin kolme prosenttiyksikköä suhteessa vertailupohjaan.**
- MAL-suunnitelman toimenpiteillä voidaan vaikuttaa vain rajallisesti henkilöautokannan uudistumiseen.
- **Päästötavoitetta ei voida saavuttaa ilman henkilöautojen liikennesuoritteeseen vaikuttavia keinoja.**
- Henkilöautoilla ajettujen kilometrien määrä tulee vuoteen 2040 mennessä kasvamaan, mikä on vastoin kansallisen tason tavoitteita. Fossiilittoman liikenteen tiekartassa tavoitteena on, ettei henkilöautojen suorite kasva enää 2020-luvulla.
- **Raskaan liikenteen päästöt ovat vuonna 2040 lähes puolet mootoriajoneuvoliikenteen päästöistä.**
- Päästötavoitteiden saavuttaminen edellyttää muutoksia raskaan liikenteen kalustossa ja käyttövoimissa sekä logistiikan tehostamista.
- Joukkoliikenteen päästöt vähenevät suunnitelman myötä hyvin, mutta niiden vaikutus jää kokonaiskuvassa pieneksi.

Päämittari: Asumisen energiankulutus



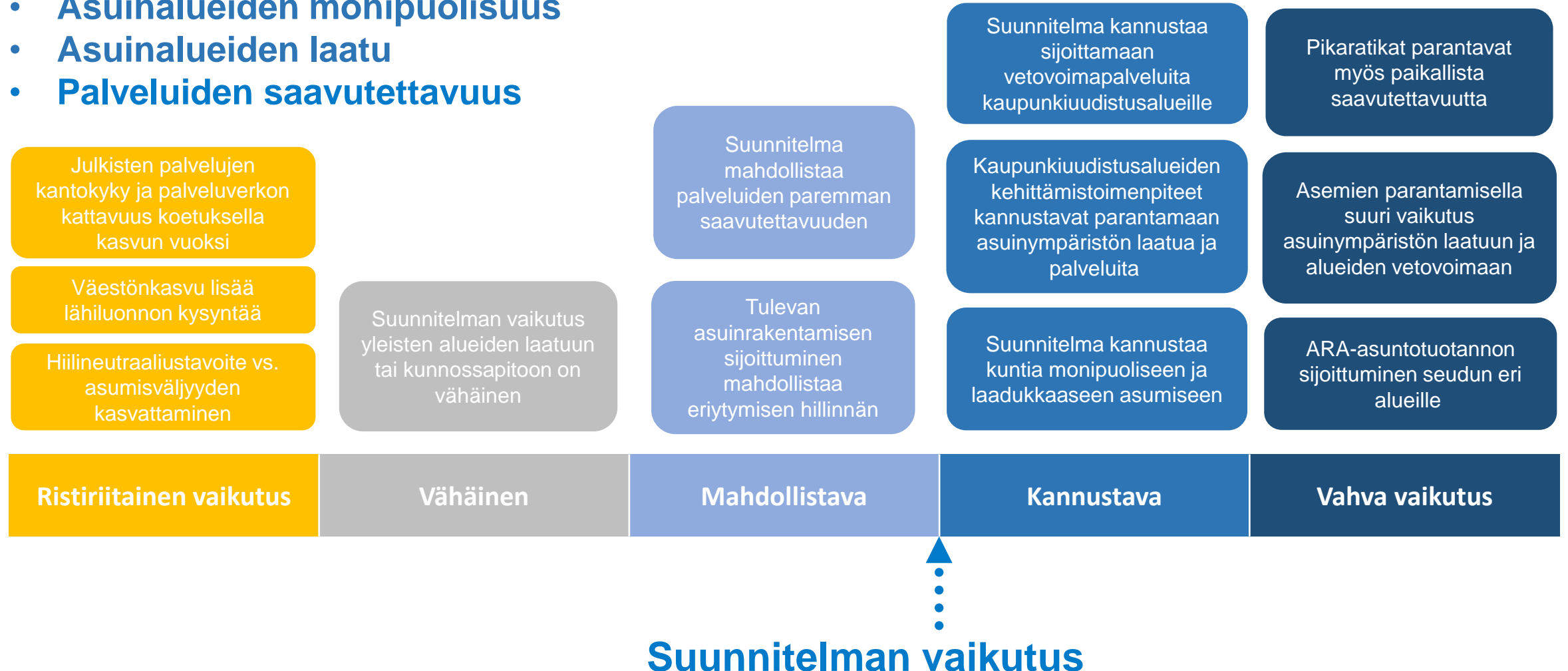
- Vuosittainen ostoenergian tarve (ei sisällä itse tuotettua energiaa) laskee noin 2 % vuoteen 2040 mennessä.
- MAL-suunnitelman toimenpiteillä kannustava vaikutus.
- [Skenaariotarkastelu asumisen CO2 -päästöjen kehityksestä Helsingin seudulla -raportti \(2022\)](#)



Päämittari: Tasapainoisen kehityksen arviointikonaisuus



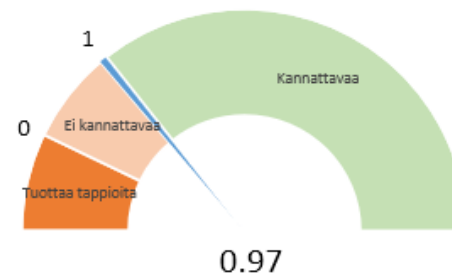
- Asuinalueiden monipuolisuus
- Asuinalueiden laatu
- Palveluiden saavutettavuus



Päämittari: Yhteiskuntataloudellinen tehokkuus



- Suunnitelman hyödyt jäävät hieman kustannuksia pienemmiksi eli yhteiskuntataloudellinen tehokkuus on hieman alle yhden, 0,97.
- Suurimmat hyödyt ovat seurausta joukkoliikenteen käyttäjille edullisemmista lipunhinnoista ja liikennejärjestelmän käyttäjien matka-aikasäästöistä.
 - Koska joukkoliikenteen käyttö lisääntyy merkittävästi, vähenevät lipputulot vähemmän kuin kuluttajien edullisemmista lipuista saamat euromääräiset hyödyt.
 - Joukkoliikenteen lipputuen kustannusvaikutus on huomioitu osana verokerrointa.
- Joukkoliikenteen käytön lisääntymisen myötä tieliikenteen ruuhkautuminen vähenee vertailupohjaan nähden, mikä saa aikaan laaja-alaisia matka-aikasäästöjä.
- Joukkoliikenteen palvelutasoa parantavien investointien myötä myös liikennöintikustannukset kasvavat huomattavasti.



KUSTANNUKSET	M€
Investointikustannukset	2973
Rakentamisen aikainen korko	309
Julkisten varojen rajakustannus (verokerroin)	1227
Kustannukset yhteensä	4509

HYÖDYT	M€
Väylänpitäjän kustannusmuutokset	
Kunnossapitokustannukset	-50
Kuluttajan ylijäämä	
Aikakustannukset	3874
Ajoneuvokustannukset	40
Liput, verot ja maksut	4489
Tuottajan ylijäämä	
Liikennöintikustannukset	-1615
Tulot liikennepalveluista	2981
Turvallisuusvaikutukset	
Onnettomuuskustannukset	817
Ympäristövaikutukset	
Päästökustannukset	194
Melukustannukset	101
Vaikutukset julkistalouteen	
Vero-, maksu- ja muut tulot	-715
Investoinnin jäännösarvo	226
Hyödyt yhteensä	4381

Nettohyöty	-128
-------------------	-------------

Ristiriitaiset vaikutukset



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



Helsingin seutu kasvaa kestävästi

Liikenne ja maankäyttö

- Maankäytön edelleen tiivistäminen kestävän liikkumisen vyöhykkeille
- Liikenteen hinnoittelu, esim.
 - Tienkäyttömaksut
 - Ympäristövyöhykkeet
- Kaupunkilogistiikan tehostaminen
- Raskaan liikenteen käyttövoimaudistuksen nopeuttaminen
- Jakelu- ja latausinfra kehittäminen (ml. raskas liikenne)

Asuminen ja rakentaminen

- Tavoitetasojen asettaminen rakentamisen ja asumisen päästövähennystoimenpiteille
- Uusiutuvan energian tuotannon ja vähähiilisen uudistuotannon tukeminen

Luonto ja ympäristö

- Maankäytön tiivistäminen luontoarvot ja -yhteydet huomioiden
- Ekologinen kompensatio (tulossa luonnonsuojelulakiin)



Helsingin seutu tarjoaa laadukkaan ja monipuolisen elinympäristön

Alueiden tasapainoinen kehitys

- Laadukkaan ja monipuolisen asuntotuotannon kriteerien määrittely
- Kaupunki-uudistusalueiden linkittäminen suunnitelman muihin toimenpiteisiin
- Palveluiden sijoittumisen merkityksen tunnistaminen liikkumistarpeeseen ja käytettävään kulkumuotoon, sekä hyvän arjen toteutumiseen

Terveellisyys ja turvallisuus

- Lähiluonnon ja kaupunkivihreän huomioiminen tiivistyvässä maankäytössä
- Kävelyn ja pyöräilyn toimenpiteiden rahoituksen ja toteutuksen varmistaminen
- Liikkumisen ohjaus vahvistamaan aktiivisen liikkumisen terveyshyötyjä
- Liikenteen vähentäminen ja kitkarenkaiden käyttö alentamaan hiukkaspäästöjä tiiviillä kaupunkialueilla



Helsingin seutu menestyy kansainvälisesti

Liikenteen toimenpiteet

- Tieliikenteen hinnoittelu ja tuottojen kohdentaminen seudun kestävän liikennejärjestelmän kehittämiseen
- Mahdollistetaan lisärakentaminen nopeusrajoituksia alentamalla ja liikenneympäristöä kehittämällä

Maankäytön ja asumisen toimenpiteet

- Maankäytön edelleen tiivistäminen kestävän liikkumisen vyöhykkeille
 - vahvistaa saavutettavuutta ja kasautumista, parantaa infrastruktuurin ja palvelujen järjestämisen kustannustehokkuutta sekä julkistalouden kestävyyttä
- Monipuolisen ja laadukkaan asuntotuotannon varmistaminen seudun vetovoimatekijänä

Taloudelliset toimet

- Investointiohjelman hankkeiden priorisointi kokonaistaloudellisen vaikuttavuuden näkökulmasta
- Infrakorvausmenettelyn kehittäminen tavalla, joka rajoittaa lipunhintojen korotuspaineita sekä tukee kestävien kulkumuotojen ja matkaketjujen kilpailukykyä