



MAL 2023

Helsingin seudun
maankäytön, asumisen ja
liikenteen suunnitelma,
taustaraportti

MAL 2023

Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen
suunnitelma, taustaraportti

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

HSL Helsingin seudun liikenne

HSL Helsingin seudun liikenne

Opastinsilta 6 A

PL 100, 00077 HSL

puhelin (09) 4766 4444

www.hsl.fi

Lisätietoja:

Sini Puntanen, etunimi.sukunimi@hsl.fi

Heikki Salmikivi, etunimi.sukunimi@hel.fi

Tomi Henriksson, 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 asumistoiveista. MAL-suunnittelua on asemoitu uuteen asentoon ja 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 toimintata- vaksi jäänyt etätyö jättäneen, erityisesti työmatkaliikkumisen osalta, matkustajamää- rät myös lähivuosina aiempaa alemmalle tasolle. Joukkoliikennejärjestelmä on tär- keä osa kestävästä liikennejärjestelmästä, joten sen kilpailukykyä ja toimivuudesta on pidettävä erityistä huolta myös tässä liikkumisen murrosvaiheessa.

Pandemia muutti ajatteluamme myös asumiskysymyksiin liittyen. Viher- ja virkistys- alueiden merkitys korostui ihmisen arjessa ja vapaa-ajalla, kun muut palvelut olivat suljettuina. Lisääntynyt kotona vietetty aika ja etätyöt asettivat myös uudentilanteita toi- veita väljemmästä asumisesta. Monille etätyö on mahdollistanut piilevien asumistoi- veiden toteuttamisen, mikä on näkynyt esimerkiksi monipaikkaisen asumisen lii- sääntymisenä ja muuttona kauemmaksi työpaikasta. Tilanne on osittain palautunut, mutta erityisesti asumisväljyyden kasvu näkyy seudun asuntomarkkinoilla.

Venäjän hyökättyä Ukrainaan keväällä 2022 syntyi toimintaympäristöön uusi mer- kittävä epävarmuustekijä ja Suomen geopoliittinen tilanne muuttui ratkaisevasti. Pa- nostukset huoltovarmuuteen ja puolustukseen hallitsevat yhteiskunnallista keskus- telua ja vaikuttavat kokonaisvaltaisesti siihen, kuinka yhteisiä varoja priorisoidaan. Tiukka taloudellinen tilanne heijastuu myös liikenteen hallinnonalalle, mikä väistä- mättä tulee vaikuttamaan liikennejärjestelmän kehittämisen mahdollisuuksiin vähin- täänkin keskipitkällä aikavälillä. SOTE-uudistus vaikeuttaa osaltaan kuntien talou- dellista tilannetta ja heikentää kuntien investointikykyä. Samanaikaisesti energian hinnan nousu on vaikuttanut mm. liikenteen, asumisen ja rakentamisen kustannuk- siin merkittävästi. Liikenteen kustannusten kasvu vaikuttaa kuljetusten kustannus- tasoon 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 romahtanut. 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 markkinoilla vasta tulevina vuosina. Asuntomarkkinatilanteen enustetaan 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 ilmastomuutos 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. Esi-merkiksi 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 toiminnoiltaan 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 metroomien 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
Tekijät: MAL-valmistelijat
Päivämäärä 6.9.2023
Julkaisun nimi: MAL 2023, Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelma

Sarjan nimi ja numero: HSL:n julkaisuja 6/2023
ISSN 1798-6184 (pdf)
ISBN 978-952-253-295-4 (pdf)
Kieli: suomi.
Avainsanat: maankäyttö, asuminen, liikenne, Helsingin seutu

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 regionnivå. 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 trivsamtet 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 frädsätt 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
6/2025

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 6/2023

ISSN 1798-6184 (pdf)

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

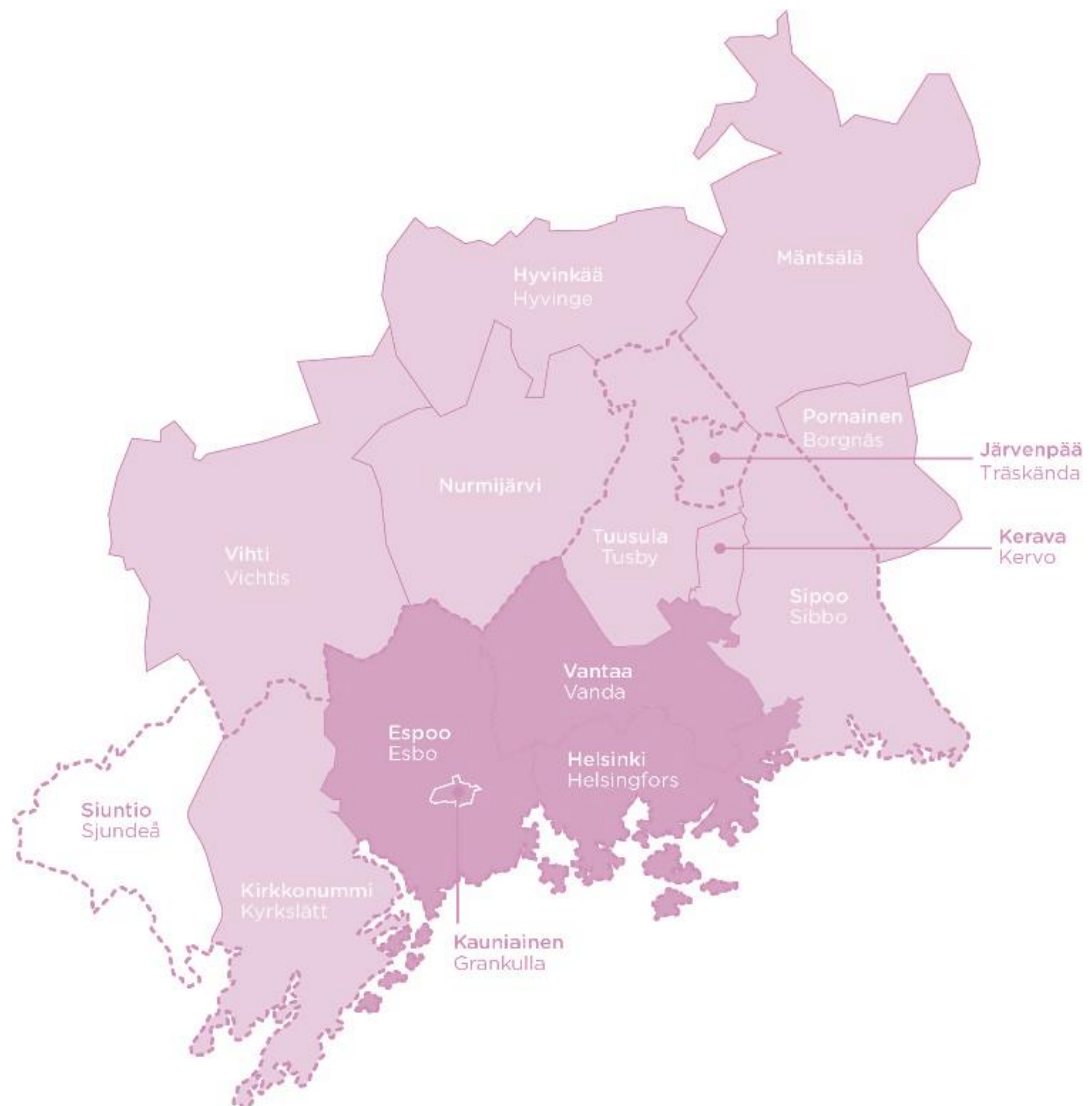
Language: Finnish.

Sisällysluettelo

1. Mikä on MAL-suunnitelma?.....	9
1.1. MAL 2023 -suunnitelman suunnitteluprosessi.....	12
2. Seudun nykytila ja kehityssuunnat	15
3. Helsingin seutu 2040 - Euroopan kestävimmin kasvava ja ihmisläheisin metropolialue.....	17
4. MAL 2023 -suunnitelma pähkinäkuoressa	22
4.1. Helsingin seutu kehittyy monikeskuksisena metropolina joukkoliikennejärjestelmään tukeutuen 22	
5. MAL 2023 -suunnitelman toimenpiteet.....	27
5.1. Helsingin seutu kasvaa kestävästi.....	29
5.1.1. Varmistamme asuntotuotannon riittävyyden kasvavalla seudulla	29
5.1.2. Ohjaamme uuden maankäytön nykyiseen rakenteeseen.....	32
5.1.3. Edistämme kestäväää liikkumista	44
5.1.4. Vähennämme liikenteen ja asumisen CO2 -päästöjä.....	71
5.2. Helsingin seutu tarjoaa laadukkaan ja monipuolisen elinympäristön	89
5.2.1. Huolehdimme asuinalueiden ja asuntotarjonnan monipuolisuudesta ja laadusta	90
5.2.2. Toteutamme valtion tukemaa ARA-asuntotuotantoa ja edistämme asumisen välimuodon mallien kehittämistä	93
5.2.3. Korjaamme alueellista eriytymiskehitystä kaupunki uudistuksen keinoin.....	98
5.2.4. Luomme palveluiden sijoittumisella mahdollisuudet sujuvalle ja laadukkaalle arjelle.....	103
5.2.5. Vähennämme liikenteen haittoja ja parannamme liikenteen turvallisuutta	107
5.3. Helsingin seutu menestyy kansainvälisesti.....	114
5.3.1. Vahvistamme Suomen ja Helsingin seudun kansainvälisiä ja valtakunnallisia liikenneyhteyksiä	114
5.3.2. Edistämme elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä	123
5.3.3. Varmistamme logistiikan ja tavaraliikenteen toimivuuden	127
5.3.4. Edistämme liikenteen digitalisaatiota ja automaatiota	134
5.4. Investoimme resurssiviisaasti	138
6. Jatkotoimet.....	146
7. Lähteet	147

1. Mikä on MAL-suunnitelma?

Helsingin seudun maankäytön (M), asumisen (A) ja liikenteen (L) MAL 2023 -suunnitelma on strateginen, keskipitkän aikavälin Helsingin seudun 14 kuntaa kattava suunnitelma (kuva 1). Lisäksi Siuntio on mukana liikennejärjestelmäsuunnittelussa. Suunnitelma ilmaisee seudun kuntien yhteisen tavoitetilän 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 2019 -suunnitelma, 2019](#)). MAL-suunnitelmassa sovitaan yhteen seudullisia ja valtakunnallisia tavoitteita.



Kuva 1. MAL-suunnitelma kattaa 14 Helsingin seudun kuntaa. Siuntio on mukana suunnitelmassa liikennejärjestelmäsuunnittelun osalta. Yhdeksän seudun kunnista kuuluu HSL-alueeseen (rajattu katkoviivalla).

Maankäytön ja asumisen osalta seudullinen suunnittelu perustuu kuntien vapaaehtoiseen yhteistyöhön ja antaa lähtökohtia kuntien kaavoitukselle ja asunto-ohjelmille. Se täydentää maankäyttö- ja rakennuslain mukaista kaavoitusta. Seudullisella liikennejärjestelmäsuunnittelulla on lakisääteinen pohja, joka perustuu lakiin pääkaupunkiseudun jätehuoltoon ja joukkoliikennettä koskevasta yhteistoiminnasta sekä lakiin alueiden kehittämisestä ja rakennerrahastotoiminnan hallinnoinnista.

MAL 2023 -suunnitelma toimii kuntien puolelta lähtökohtana valtion ja kuntien väliselle MAL-sopimukselle, jossa sovitaan tärkeimmistä lähivuosien maankäytön, asumisen ja liikenteen toimenpiteistä Helsingin seudulla. Viimeisin Helsingin seudun kuntien ja valtion välinen MAL-sopimus on tehty 12 vuodeksi vuosille 2020–2031 ([MAL-sopimus, 2020](#)). MAL-sopimusta tullaan päivittämään neljän vuoden välein, seuraavan kerran vuosille 2024–2035.

MAL-suunnittelua tehdään neljän vuoden syklissä. MAL 2023 -suunnitelma päivittää MAL 2019 -suunnitelman sisältöjä uudet tavoitteet ja toimintaympäristön muutokset huomioiden. Näin varmistetaan seudun suunnittelun pitkäjänteisyys ja suunnitteluratkaisujen toimeenpano lyhyellä aikavälillä. Suunnittelu on kuitenkin elävä prosessi ja MAL-suunnittelun sisällöt ja painotukset vaihtelevat hie-
man eri kierroksilla.

MAL 2023 -suunnitelmassa on pyritty ottamaan huomioon toimintaympäristön keskeisiä muutoksia. Lähtökohtana on, että suunnitelmaa rakennetaan niin

MAL 2023 -suunnitelmassa huomioitu seuraavat ohjelmat ja lainsäädäntöhankkeet:

EU-taso

- EU fit for 55 eli 55-valmiuspaketti
- Efficient and green mobility -kokonaisuus eli tehokkaan ja vihreän liikkuvuuden paketti
- TEN-T -asetusuudistus

Valtakunnan taso

- Liikenne 12 -suunnitelma
- Väyläviraston investointiohjelma
- Fossiilittoman liikenteen tiekartta
- MAL-sopimus 2020-2031
- Kasvihuonekaasupäästöjen perusennuste
- Liikenneturvallisuusstrategia
- Kävelyn ja pyöräilyn edistämisohjelma
- KRL-laki (MRL uudistus)
- Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet
- SOTE-uudistus
- Asuntopoliittinen ohjelma
- Logistiikan digitalisaatiostrategia
- Periaatepäätös liikenteen automaation edistämisestä

Maakunta- ja kuntataso

- Uusimaa-kaava 2050
- Etelä-Suomen liikennestrategia
- Itä- ja Länsi-Uudenmaan liikennejärjestelmäsuunnitelmat
- Hiilineutraali Uusimaa -tiekartta
- Kuntien strategiat, ohjelmat, kaavat ja suunnitelmat

Kuva 2: MAL 2023 -suunnitelmassa huomioitavat ohjelmat ja lainsäädäntöhankkeet.

kansainvälisten ja valtakunnallisten poliittisten ohjelmien kuin seutu- ja kuntatasonkin tavoitteiden ja ohjelmien päälle (kuva 2).

MAL-suunnittelua on tehty vuonna 2021 hyväksytyn MAL 2023 -suunnitelman puiteohjelman lähtökohdista ([MAL 2023 puiteohjelma, 2020](#)).

Puiteohjelman kärjet ovat *Yhteiskunta murroksessa*, *Sosiaalinen oikeudenmukaisuus* ja *Helsingin seutu osana maailmaa*. Puiteohjelmassa on määritetty 12 näkökulmaa, joita MAL-suunnittelukierroksella on tarkasteltu (kuva 3).

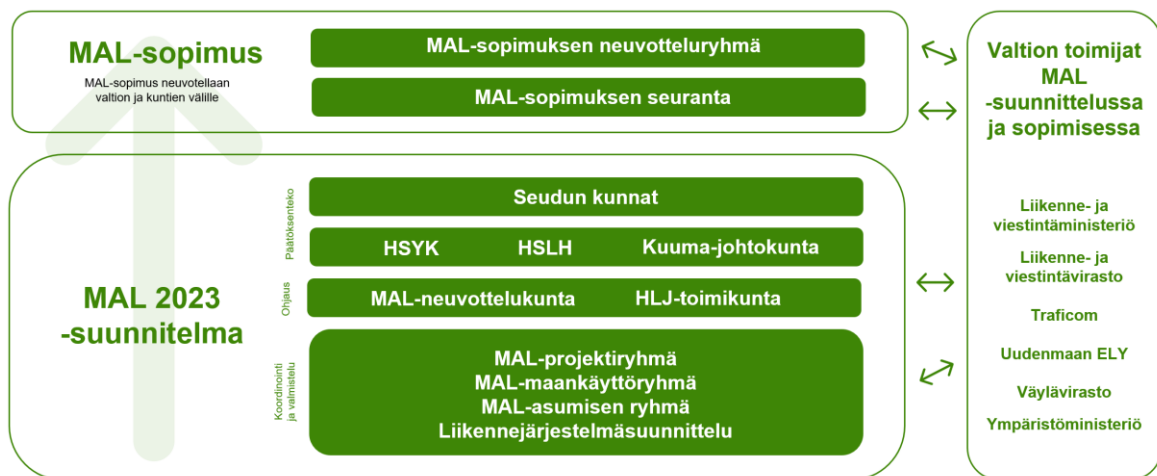


Kuva 3: MAL 2023 -suunnitelman puiteohjelman kärjet ja näkökulmat.

Keskeinen osa Helsingin seudun yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän kehittämistä on yhteisen näkemyksen muodostaminen ja kunnallisen tai alueellisen osaoptimoinnin välttäminen. Seudun asukkaat ja elinkeinoelämä toimivat yli kuntarajojen, jolloin kaupunkiseutua on tarve kehittää ja yhteensovittaa seututasolla toimivana kokonaisuutena. Jatkuvan seutuyhteistyön kannalta luottamuksen rakentaminen eri osapuolten välille on tärkeää. MAL-suunnittelussa on ratkottu yhteistyössä vaikeita ja keskeisimpiä seudullisia kysymyksiä. MAL 2023 -suunnitelma toimii yhtäältä seudun kuntien yhteisten asioiden yhteensovittamisen alustana ja toisaalta kuntien yhteisenä viestinä seudulle tärkeistä asioista valtion suuntaan.

1.1. MAL 2023 -suunnitelman suunnitteluprosessi

MAL-suunnittelua tehdään laajana seudullisena yhteistyönä (kuva 4). Helsingin seudun kunnat vastaavat maankäytön ja asumisen suunnittelusta. HSL vastaa Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnittelusta ja MAL-suunnitelman vaikutusten arvioinnista. Mukana suunnittelussa on myös muita seudun ja maakunnan toimijoita: Uudenmaan liitto, Helsingin seudun ympäristöpalvelut HSY sekä valtion toimijoita: liikenne- ja viestintäministeriö, ympäristöministeriö, liikenne- ja viestintävirasto Traficom, Väylävirasto sekä Uudenmaan ELY-keskus. Suunnittelua ovat ohjanneet Helsingin seudun MAL-neuvottelukunta ja Helsingin seudun liikennejärjestelmätoimikunta (HLJ-toimikunta), joissa on edustettuina suunnitteluun osallistuneet tahot.

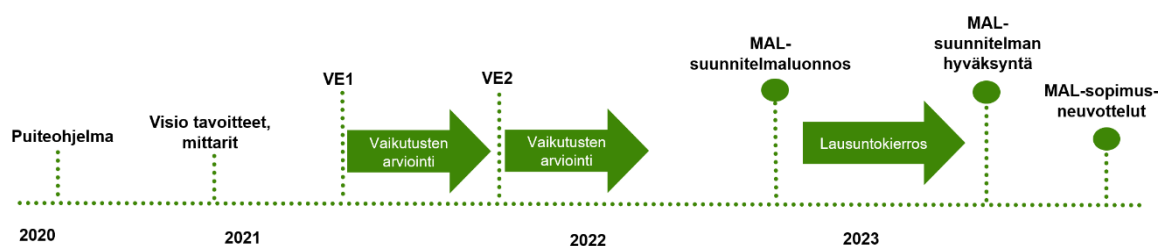


Kuva 4: MAL-suunnittelua tehdään seudullisena yhteistyönä, yhdessä valtiotoimijoiden kanssa.

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.

MAL 2023 -suunnitelman laadinta käynnistyi vuonna 2020 puiteohjelman laadinnalla ([MAL 2023 puiteohjelma, 2020](#)). MAL 2023 -puiteohjelmassa on kuvattu MAL 2023:n lähtökohdat, keskeiset näkökulmat, organisointi ja valmistelun vaiheet. MAL 2023 -suunnitelman visio, tavoitteet, tavoitetasot ja arviointikokonaisuudet päätettiin vuosien 2021 ja 2022 aikana. Vision ja tavoitteiden hyväksymisen jälkeen käynnistyi suunnitelmaluonnoksen laatiminen loppuvuodesta 2021 (kuva 5).

Suunnitelmaluonnos laadittiin iteratiivisessa prosessissa. Keväällä 2022 tuotettiin ensimmäinen suunnitelmaversio (VE1). Ensimmäistä suunnitelmaversiota seurasi vaikutustenarviointi. Vaikutustenarvioinnin tavoitteena oli tuottaa tietoa siitä, kuinka hyvin ensimmäisen suunnitelmaversion toimenpiteet vastaavat suunnitelmalle asetettuihin tavoitteisiin. Vaikutusten arvioinnin ja siitä saatujen suositusten pohjalta työstettiin toista luonnosversiota suunnitelmasta (VE2). Sen vaikutusten arvioinnin pohjalta ja poliittisten keskustelujen tukemana viimeisteltiin MAL-suunnitelmaluonnos, joka lähetettiin lausunnoille huhtikuussa 2023. Suunnitelma viimeisteltiin lausunnoista saadun palautteen perusteella kesän ja alkusyksyn 2023 aikana.



Kuva 5: MAL 2023-suunnitelman valmistelun eteneminen.

Suunnitelmaversion pohjaksi on laadittu suuri määrä erilaisia taustaselvityksiä, jotka toimivat pohjana suunnitelmassa esitetyille toimenpiteille ja linjauksille. Helsingin seudun luottamushenkilöt ovat osallistuneet ja antaneet näkemyksensä MAL 2023 -suunnitelman valmisteluun webinaareissa tammikuussa ja syyskuussa 2021 sekä visio ja tavoitteet -seminaarissa ja pienryhmätyöskentelyssä lokakuussa 2021. Ensimmäistä suunnitelmaversiota (VE1) ja sen vaikutusten arvioinnin tuloksia käsiteltiin Helsingin seudun kuntien luottamushenkilöiden kanssa seminaarissa ja pienryhmätyöskentelyssä toukokuussa 2022. Toiseen suunnitelmaversioon luottamushenkilöt antoivat näkemyksensä seminaarissa ja pienryhmätyöskentelyssä lokakuussa 2022.

Asukkaiden näkemyksiä MAL-suunnittelun tueksi kerättiin MAL-barometrillä, jonka tulokset julkaistiin toukokuussa 2021 ([Seutubarometri, 2021](#)). Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-barometri toteutettiin posti- ja nettikyselyn yhdistelmänä 11.1.–16.3.2021 (otos 11 500, vastaajia 3 690, vastausaste 32 %). Barometrissa selvitettiin asukkaiden näkemyksiä ja mielipiteitä asumisesta ja liikenteestä sekä niiden kehittämisestä. Myös koronaepidemian vaikutuksista asumistoi-veisiin, liikkumiseen ja etätyöhön kysyttiin. Huhtikuussa 2022 järjestettiin asukastyöpaja, jonka pienryhmissä keskusteltiin asumisen ja liikenteen kysymyksistä.

Työpajaan osallistui seitsemäntoista 13–65-vuotiaasta Helsingin seudun asukasta, monipuolisesti seudun eri kunnista. Asukkaille ja muille kiinnostuneille annettiin mahdollisuus kommentoida suunnitelmaluonnosta ja sen vaikutusten arviointia lausuntokierroksen yhteydessä keväällä 2023. Asukaspalautteita saatiin yhteensä 10 kappaletta. Lausuntokierroksen aikana järjestettiin verkossa avoin esittelytilaisuus lausunnonantajille, johon kutsuttiin myös MAL-luottamushenkilöt ja kansalaiset.

MAL 2023 -suunnittelua ja siihen liittyviä taustaselvityksiä on voinut seurata MAL-

verkkosivuilla osoitteessa

<https://www.hsl.fi/hsl/mal>.

MAL-sivuilla julkaistaan uutisia ja blogikirjoituksia suunnittelun etenemisestä ja suunnittelusta voi lähettää palautetta. Verkkosivuilta voi tilata myös suunnittelun ajankohtaisista asioista kertovan MAL-uutiskirjeen. Sivustolle on koottu myös MAL-suunnitelman valmistelussa hyödynnettyjä taustaselvityksiä (kuva 6).

Helsingin seudun Kauppakamarin MAL 2023 -suunnittelun seurantaryhmä on seurannut MAL-suunnitelman valmistelua, ja MAL-valmistelijat ovat pitäneet seurantar ryhmän ajan tasalla tärkeistä suunnittelukysymyksistä. Helsingin seudun elinkeinoelämän edustajien näkemyksiä on kerätty myös mm. kyselyjen avulla MAL-osaselvityksiin sekä suunnitelmaluonnoksen lausuntokierroksen yhteydessä.

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

Kuva 6: MAL-suunnitelmassa hyödynnetyjä taustaselvityksiä.

2. Seudun nykytila ja kehityssuunnat

Helsingin seutu on koko Suomen ylivoimaisesti suurin kaupunkiseutu ja toimii koko valtakunnan veturina. Helsingin seutu koostuu laajasta keskusverkosta sekä sen välisestä liikennejärjestelmästä (kuva 7). Ratkaisusta, joita Helsingin seudulla tehdään esimerkiksi kestävän yhdyskuntarakenteen ja liikkumisen osalta, on suuri vaikutus myös valtakunnallisesti, sillä lähes kolmannes eli noin 27 % Suomen väestöstä asuu Helsingin seudulla ([Helsingin seudun aluesarjat, 2022](#)). Helsingin seudun osuus koko maan BKT:stä on noin 35 %, joten myös taloutta ja elinkeinoelämää tukevilla ratkaisuilla on merkittävä vaikutus koko maan hyvinvoinnille ([Kansantalouden tilinpito, 2022](#)). Helsingin seudulla onkin merkittävä vastuu näyttää esimerkkiä kestävästä ja oikeudenmukaisista ratkaisuista myös muualle Suomeen sekä laajemmin kansainvälisesti. Helsingin seudun MAL 2023 -suunnitelman ratkaisut eivät olekaan tärkeitä ainoastaan seudun asukkaiden tai elinkeinoelämän toimijoiden näkökulmasta, vaan laajemminkin koko valtakunnan perspektiivistä.

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. ([Uudenmaan kasvun vaihtoehdot, 2021](#).) 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 ([MAL 2023 nykytila ja kehityssuunnat, 2021](#)).

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. Sähköistyminen on seudulla hieman nopeampaa kuin muualla Suomessa. Kuorma-autojen sähköistyminen on erittäin hidasta: vuonna 2040 bensiini- ja dieselkäyttöisiä kuorma-autoja on edelleen 90 % autokannasta, eikä Helsingin seutu eroa tässä valtakunnan ennusteesta. On myös arvioitu, että ajoneuvokannan sähköistyminen voi olla myös ennustettua nopeampaa, mikäli valmisteilla olevat EU-lainsäädäntöhankkeet toteutuvat suunnitellusti ja valtakunnallisia päästövähennystoimia edistetään määrätietoisesti.

Helsingin seudun liikennejärjestelmä ja keskus



- henkilöliikenteen rata
- tavaraliikenteen rata
- metro
- bussien kaukoliikenne
- valta- ja kantatiet
- muu tieverkko

- valtakunnallisesti merkittävä joukkoliikenneterminaali
- kansainvälinen lentokenttä
- satama
- keskus



Kuva 7: Helsingin seudun liikennejärjestelmä ja keskus.

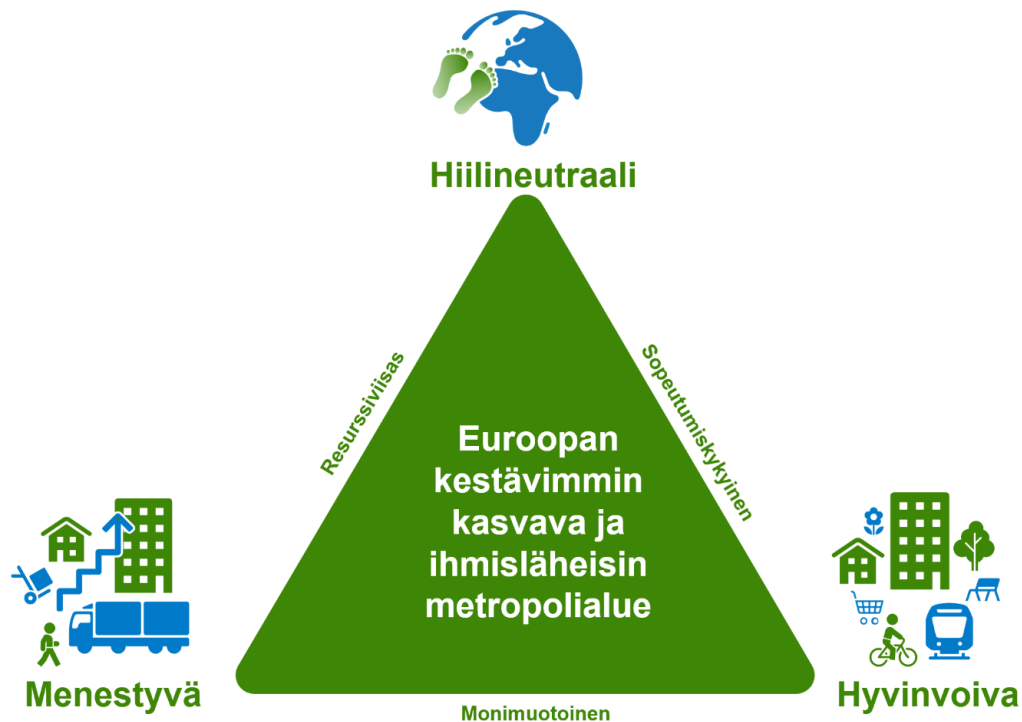
Henkilöautot muodostavat valtaosan seudun liikennesuoritteesta nyt ja tulevaisuudessa. Kuorma-autot ja yhdistelmäajoneuvot muodostavat melko pienen osan suoritteesta, mutta suuren osan päästöistä. Erityisesti sähköautojen yleistyminen (vuosiin 2030–2040 mennessä) tarkoittaa nykyykehityksellä autoilun keskimääräisten 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 kulkuvoin. Koronapandemia on muuttanut liikkumistottumuksia, eivätkä vuoden 2018 liikkumistutkimuksen mukaiset kulkumuoto-osuudet vastaa nykytilannetta. Koronapandemian keskellä, vuonna 2021 tehdyn Valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen seututarkastelun mukaan Helsingin seudun kestävien kulkumuotojen osuus oli 52 % ([Henkilöliikennetutkimus, Helsingin seutu 2021](#)). Helsingin kaupungin tekemien tutkimusten perusteella vaikuttaa 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 liikkumistutkimus, 2021](#)). Helsingin seudun liikkumistutkimus tehdään seuraavan kerran vuonna 2023.

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

MAL 2023 -suunnitelman visio on, että **Helsingin seutu on vuonna 2040 Euroopan kestävimmin kasvava ja ihmisläheisin metropolialue** (kuva 8). Helsingin seudun kehityksen tavoitetila vuonna 2040 on määritetty kansainvälisestä perspektiivistä ja suhteessa muihin Euroopan metropolialueisiin. Suomen suurimpana kaupunkiseutuna 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 tarjoamalla toimivaa arkea ja ihmisläheistä elinympäristöä sekä kasvamalla kestävästi tarjoamalla houkuttelevia yritysmahdollisuuksia samalla vastaten

ilmastonmuutoksen haasteisiin. Kansainvälisessä mittakaavassa Helsingin seudun vahvuutena on turvallinen ja terveellinen ympäristö sekä seudun tarjoama elämänlaatu, mikä heijastuu kansainvälisten onnellisuusvertailujen kärkisijoissa. Näitä seudun vahvuuksia halutaan vaalia ja vahvistaa entisestään, niin että seudulta löytyy Euroopan ihmisläheisin elinympäristö. Toisaalta Helsingin seutu ei ole toistaiseksi saavuttanut edelläkävijyyttä ympäristön kestävyYTEEN ja hiilineutraaliuteen liittyen. Tämän takia Helsingin seudun visiossa halutaan korostaa, että kestävyYTEttä ja ilmastotavoitteiden saavuttamista tavoitellaan kunnianhimoisesti.



Kuva 8: 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.



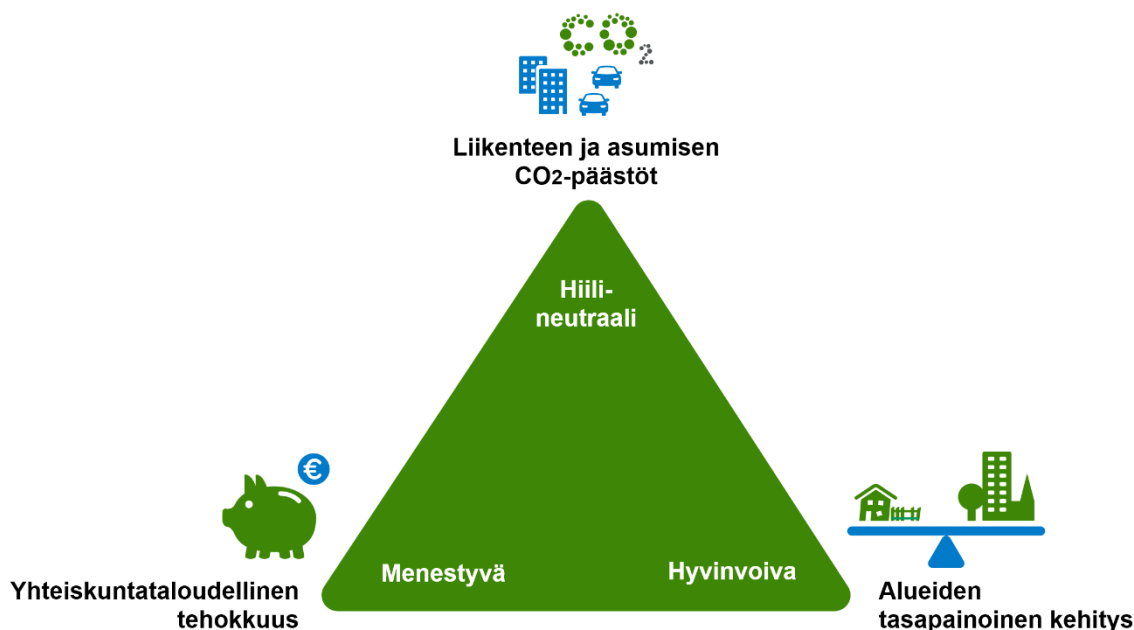
Menestyvä Helsingin seutu parantaa kilpailukykyään kehittämällä seudun houkuttelevuutta ja kiinnostavuutta. Tavoitteeseen pääsemistä tukee kestävä ja kustannustehokas liikennejärjestelmä, joka takaa hyvän saavutettavuuden niin yrityksille kuin työntekijöille. Myös elin- ja toimintaympäristö houkuttelee 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.

MAL 2023 -suunnitelman kolme päätavoitetta: hiilineutraali, menestyvä, ja hyvinvoiva muodostavat toisiaan täydentävän kokonaisuuden ja vastaavat kestävä kehityksen eri ulottuvuuksiin. Koska näiden kolmen tavoitteen samanaikainen saavuttaminen on haastavaa, suunnitelmassa on määritelty tavoitteiden yhteensovittamisen avuksi kolme periaatetta, joita MAL-suunnittelussa noudatetaan. Ensinnäkin MAL-suunnitelmassa kehitetään seutua **resurssiviisaasti**, jolloin hiilineutraalius ja menestys voidaan saavuttaa maa-alan, olemassa olevan infrastruktuurin ja taloudellisten resurssien tehokkaalla ja oikea-aikaisella käytöllä. Toisaalta MAL-suunnitelma pyrkii olemaan **sopeutumiskykyinen**, valmistautumalla joustavasti toimintaympäristössä tapahtuviin muutoksiin sekä sopeutumalla ilmastonmuutokseen. Helsingin seudun hyvinvointi ja menestys saavutetaan huomioimalla seudun **monimuotoisuus** kaikessa MAL-suunnittelussa ja käyttämällä sitä voimavarana. Tavoitteena on hyödyntää seudun eri osien erilaisia vahvuuksia aiempaa paremmin.

Kolmen päätavoitteen toteutumista suunnitelman toimenpitein selvitetään arviointikokonaisuuksien avulla (kuva 9). Arviointikokonaisuudet pitävät sisällään joukon mittareita, joille on määritetty tavoitetasot. Mittareiden ja tavoitetasojen avulla voidaan varmistaa, että suunnitelman toimenpiteillä ohjataan Helsingin seudun kehitystä oikeaan suuntaan. Arviointikokonaisuuksia on hyödynnetty suunnitelman eri vaiheiden vaikutusten arvioinnissa. Näin arviointikokonaisuuksien avulla on voitu parantaa suunnitelman laatua sen valmistelun aikana.



Kuva 9: MAL 2023 -suunnitelman tavoitteita vastaavat arviointikokonaisuudet.

Hiilineutraaliudelle asetettiin arviointikokonaisuus, joka koostuu liikenteen ja asumisen CO₂-päästöistä. CO₂-päästöjen osalta tavoitetasoiksi on asetettu, että **liikenteen CO₂-päästöt ovat lähellä nollaa vuoteen 2040 mennessä**. Lisäksi kestävästä yhdyskuntarakenteesta ja liikenteen yhteensovittamisesta **seudun henkilöautoliikenteen päästöt vähenevät sopusuhteessa kansallisten päästötavoitteiden kanssa**. Asumisen CO₂ -päästöjen osalta tavoitetasona on, että **kokonaisenergiankulutus laskee vuoteen 2040 mennessä kuntien omien hiilineutraaliustavoitteiden mukaisesti** (kuva 10).

Menestyvä -tavoitteen päämittariksi asetettiin yhteiskuntataloudellinen tehokkuus. Yhteiskuntataloudellisen tehokkuuden tavoitetaso on, että **suunnitelman toimenpiteiden ja maankäytön tehokkuuden tuottamien hyötyjen ja järjestelmätason kustannuksien suhde on vähintään yli 1**. Mittari kuvaa saavutettavuuden parantumisesta koituvan hyödyn muutosta ja liikennejärjestelmän kustannustehokkuutta:

ylittävätkö hyödyt kustannukset? Se siis mittaa kuinka hyvin rajalliset resurssit liikennejärjestelmän kehittämiseen pystytään kohdentamaan siten, että niistä saadaan paras mahdollinen hyöty seudulle asukkaiden ja elinkeinoelämän parantuneen saavutettavuuden kautta.

Hyvinvoiva -tavoitteelle määritettiin alueiden tasapainoisen kehityksen arviointikonaisuus, joka pitää sisällään joukon laadullisia mittareita. Arviointikonaisuus perustuu asumisen, palveluiden, saavutettavuuden, viher- ja virkistysalueiden ja muiden keskeisten paikkatietoaineistojen tarkasteluun yhdessä väestöä kuvaavan sosioekonomisen yhdistelmäindikaattorin kanssa. **Tavoitetasoksi on määritetty neliportaisen luokittelun 3. taso ”kannustava”** (luokat: ”vähäinen vaikutus, mahdollistava, kannustava, vahva vaikutus”). MAL 2023 -suunnitelman visio, tavoitteet ja arviointikonaisuudet ovat ohjanneet suunnitelman toimenpiteiden laadintaa.



Kuva 10: MAL 2023 -suunnitelman arviointikonaisuuksia vastaavat mittarit ja tavoitetasot.

4. MAL 2023 -suunnitelma pähkinänkuoressa

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

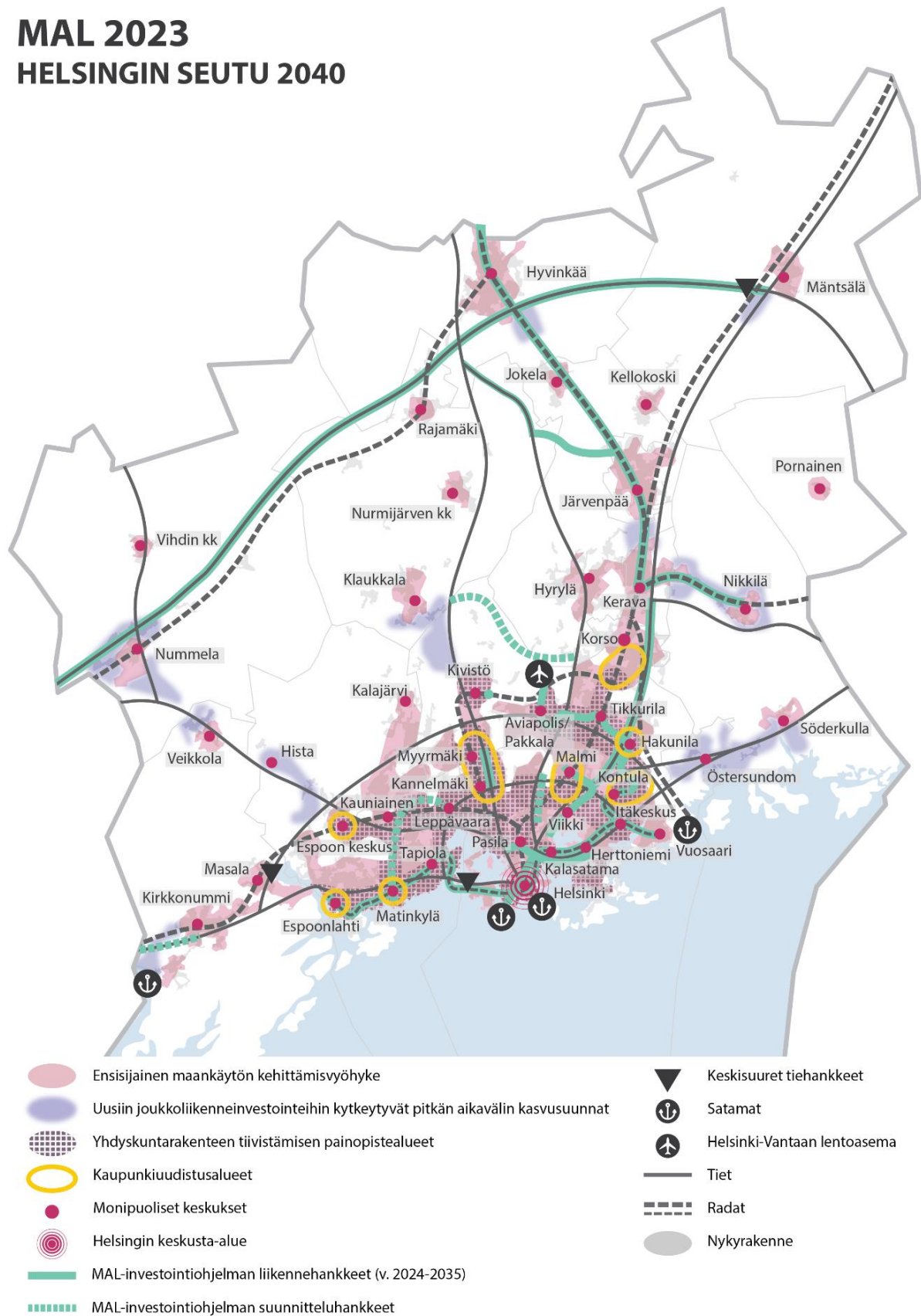
1. Jatketaan Helsingin seudun yhdyskuntarakenteen pitkäjänteistä tiivistämistä, erityisesti keskuksiin ja raideliikenteeseen tukeutuen sekä nykyistä liikennejärjestelmää täysimääräisesti hyödyntäen.
2. Rakennetaan Helsingin seudun asukkaiden tarpeisiin monipuolisia ja laadukkaita asumisen vaihtoehtoja 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.

4.1. Helsingin seutu kehittyy monikeskuksisena metropolina joukkoliikennejärjestelmään tukeutuen

Helsingin seutua kehitetään yhdyskuntarakenteeltaan monikeskuksisena metropolina (kuva 11). 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.

MAL 2023

HELSINGIN SEUTU 2040



Kuva 11: Helsingin seudun kehityskuva vuoteen 2040.

Seudun eri osien omaleimaiset asuinalueet tarjoavat monipuolisia ja laadukkaita asumisen vaihtoehtoja. Tärkeää on seudun tasapainoinen alueellinen kehitys. Tähän vaikutetaan esimerkiksi saavutettavuutta parantavin liikenneinvestoinnein ja lisäämällä monipuolista eri väestöryhmien tarpeita vastaavaa asuntotuotantoa seudun eri osissa. Suunnitelmassa on tunnistettu seudullisella tasolla erityisiä uudistus-toimenpiteitä kaipaavia kaupunkiuudistusalueita, 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 kulkumoodoin 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.

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 kulkumoodoin 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 pyöräliikenteen liityntäpysäköintimahdollisuudet 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 kehittämisellä, 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 kaupunkiuudistus

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

Elinkeinoelämän toimintaedellytykset

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

5.1. Helsingin seutu kasvaa kestävästi

Tässä alaluvussa on esitetty toimenpiteet, joilla MAL-suunnitelma vastaa sille asetettuun hiilineutraaliuden tavoitteeseen. Toimenpiteet koskevat seudun kasvun ja liikkumisen ohjaamista kestävästi sekä liikenteen ja asumisen hiilidioksidipäästöjen vähentämistä. Luku on jaettu seuraaviin teemoihin:

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

5.1.1. Varmistamme asuntotuotannon riittävyyden kasvavalla seudulla

Riittävä asuntotuotanto on seudun kehityksen ja kasvun keskeinen edellytys

Vuonna 2040 seudulla on ennakoitu olevan noin 1,9 milj. asukasta, mikä tarkoittaa noin 400 000 uutta asukasta nykytilanteeseen verrattuna (lisäystä 27 %) ([Uudenmaan kasvun vaihtoehdot – Väestö- ja työpaikkaprojektiot sekä asunto- ja toimitilakannan muutosarviot, 2021](#)). Väestönkasvuun varaudutaan seudulla varmistamalla asuntotuotannon riittävyys. Seudulliseksi tavoitteeksi on asetettu 16 500 asunnon vuotuinen tuotanto seuraavalle nelivuotiskaudelle 2024–2027 (Taulukko 1). Tämä tavoite mahdollistaa riittävän asuntotuotannon suhteessa seudun kasvavan väestön tarpeisiin, kun huomioidaan myös asuntokuntakoossa ja asumisväljyydessä tapahtuvat muutokset. Asuntotuotantotavoitteet koskevat vuosia 2024–2027 ja niiden jälkeistä tavoitetasoa tulee tarkastella seuraavalla MAL-suunnittelukierroksella. Asuntotuotantotavoitteesta sovitaan MAL-sopimuksessa, joka päivitetään vuosille 2024–2035.

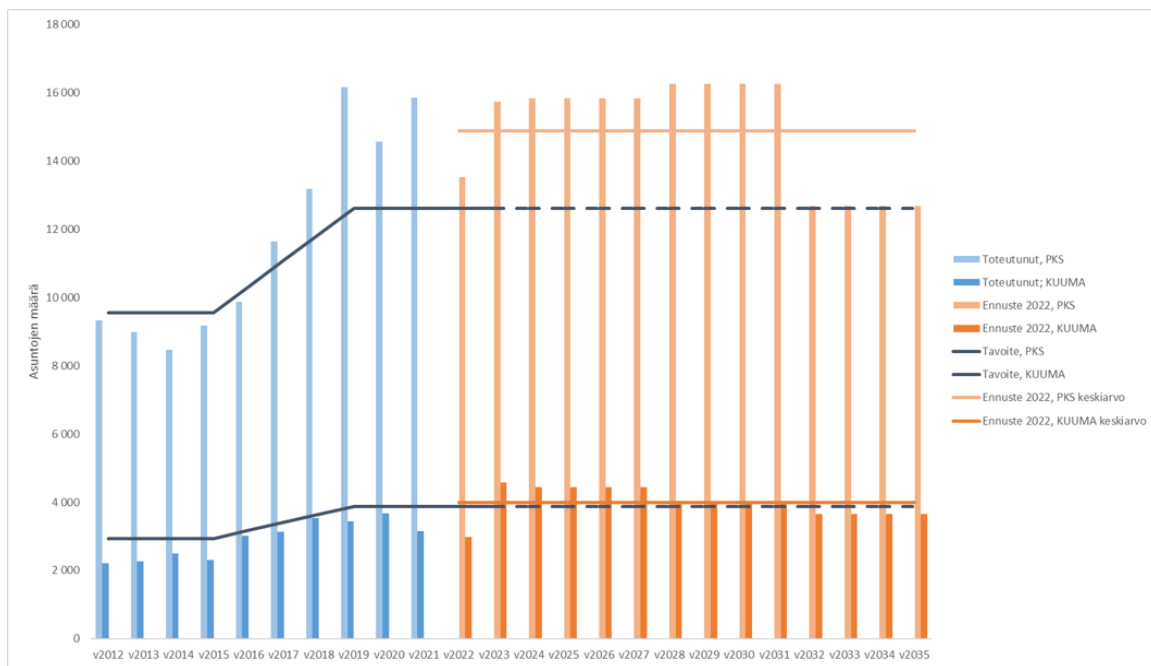
Helsingin seudun asuntotuotantotavoitetta on nostettu askelittain 16 500 asunnon vuosittaisen tuotannon tasolle aiempien MAL-aiesopimus- ja MAL-sopimuskausien kuluessa. Helsingin seudun asuntotuotanto on ollut ennätysvauhdissa ja viime vuosina 16 500 asunnon kunnianhimoinen vuosituotantotavoite on ylitetty. Seudulla on erinomaiset edellytykset tuottaa vuosittain 16 500 asuntoa myös tulevaisuudessa (kuva 12). Asuntotuotannon korkeaa määrää ei seudulla kuitenkaan tavoitella

tuotannon laadun kustannuksella. Asuntotuotannon laatu on nostettu keskeiseksi seudulliseksi tavoitteeksi (luku 5.2.1). Asuntotuotantotavoitteiden toteuttamista voivat hidastaa monet rakennusalan ja asuntomarkkinoiden epävarmuudet.

Asuntotuotantotavoitteen saavuttamisen mahdollistamiseksi seudulla kaavoitetaan noin 1,5 milj. kerrosneliömetriä uutta asemakaavaa vuosittain (taulukko 1). Seudun asuntotuotantotavoitteen saavuttaminen edellyttää kerrostalovaltaisia kaavoja. Riittävän kaavavarannon lisäksi asuntotuotantotavoitteeseen pääseminen edellyttää aktiivista maapolitiikkaa tonttien käyttöön saamiseksi ja luovuttamiseksi sekä riittävästi resursseja infran rakentamiseen.

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

	Asuntotuotantotavoite (asuntoa/vuosi)	Asuntokaavatarve (kem/vuosi)
Espoo	3 300	300 100
Helsinki	6 600	600 200
Kauniainen	80	7 300
Vantaa	2 720	247 300
Pääkaupunki-seutu	12 700	1 154 900
Hyvinkää	400	36 400
Järvenpää	560	50 900
Kerava	510	46 400
Kirkkonummi	430	39 100
Mäntsälä	210	19 100
Nurmijärvi	380	34 600
Pornainen	80	7 300
Sipoo	430	39 100
Tuusula	460	41 800
Vihti	340	30 900
Kuuma-kunnat	3 800	345 600
Helsingin seutu	16 500	1 500 500



Kuva 12: Seudun asuntotuotannon toteuma vuosina 2012–2021 sekä tavoite ja ennuste vuosille 2022–2035.

Vaikka asumisen asemakaavoja on seudulla hyväksytty varannolle asetettujen tavoitteiden mukaisesti, on voimaan tulleen kerrosalan määrä ollut kaavavalituksista ja oikeuskäsittelyistä johtuen hyväksyttyjä kaavoja alhaisempi. Jos kaavojen valitusprosessit viivästyttävät merkittävää osaa seudun asuntokaavoista, voi voimaan tulleiden kaavojen puute vaikeuttaa seudun asuntotuotantotavoitteiden saavuttamista tulevaisuudessa. On tärkeää, että seudun kunnat ja valtion toimijat edistävät yhdessä seudun riittävää asuntokaavoitusta ja -rakentamista. Helsingin seudun kasvun varmistaminen vaatii kuntien kaavoitusmonopolin säilyttämistä sekä mahdollisuutta aktiivisen maapolitiikan harjoittamiseen. Myös liikenneinfrahankkeiden viivästyminen voi hidastaa asuntokaavoitus- ja asuntotuotantotavoitteeseen pääsemistä tulevaisuudessa. Tämän takia valtion tulisi osoittaa riittävästi rahoitusta keskeisiin kaupunkikehityksen mahdollistaviin liikenneinfrainvestointeihin sekä ja sitoa rahoitusta investointeihin sovitun mukaisesti.

Asuntotuotanto

- Seudulla rakennetaan 16 500 asuntoa vuosittain.
- Seudulla tuotetaan uutta asuntokaavaa 1,5 miljoonaa kerroneliömetriä 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

MAL 2023 -suunnitelmalla jatketaan Helsingin seudun pitkäjänteistä tiivistämistä nykyiseen kaupunkirakenteeseen ja liikennejärjestelmään tukeutuen. Näin seudun tuleva asuntotuotanto sijoittuu kestävin kulkumuodoin hyvin saavutettaville alueille ja tukee kestävästä liikennejärjestelmästä kehittämistä. Tulevan asuntotuotannon ohjaukseksi on määriteltä seudullisesti ensisijaiset maankäytön kehittämisvyöhykkeet (kuva 13).

Seudullisena tavoitteena on ohjata vähintään 95 % seudun tulevasta asuntotuotannosta ensisijaisille maankäytön kehittämisvyöhykkeille. Tavoite on seudullinen, ei kuntakohtainen. Vuosina 2020–2023 tavoite toteutui 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.

Maankäytön ensisijaiset vyöhykkeet on muodostettu seudun keskuksiin ja raideliikenteeseen tukeutuen sekä tunnistamalla alueet, joilla on mahdollisuus järjestää joukkoliikenne kannattavasti tulevaisuudessa. Tällaiset alueet on tunnistettu asukastiheyden perusteella aineistosta, joka kuvaa seudun tulevaa maankäyttöpotentiaalia vuoteen 2040. Aineisto on muodostettu sovittamalla yhteen kuntien suunnitelma-aineistojen kuvaama tuleva maankäyttöpotentiaali ja seudun väestöennusteen pohjalta ennakoitu uuden maankäytön tarve.

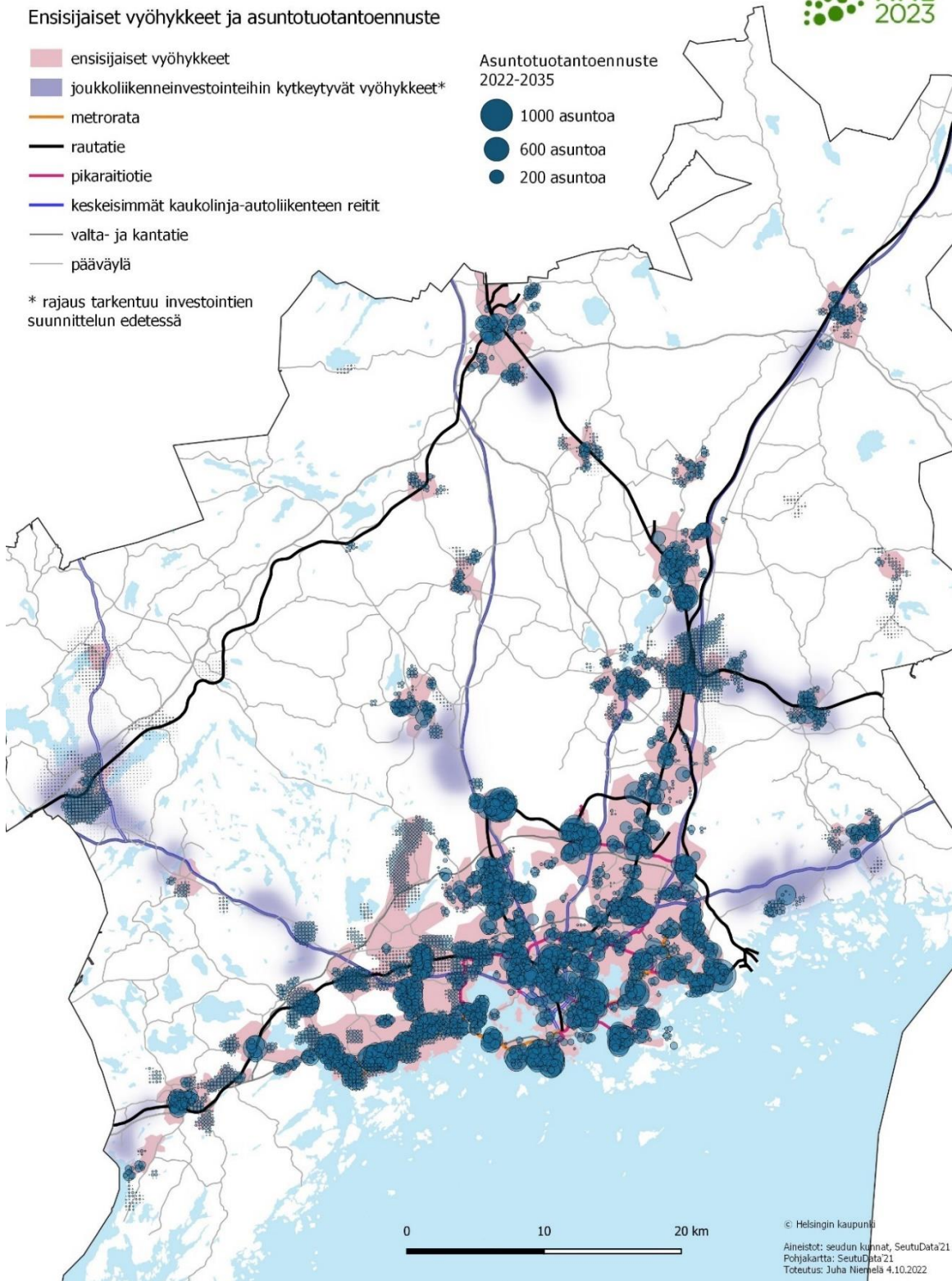
Ensisijaiset vyöhykkeet ja asuntotuotantoennuste

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

* rajaus tarkentuu investointien suunnittelun edetessä

Asuntotuotantoennuste
2022-2035

- 1000 asuntoa
- 600 asuntoa
- 200 asuntoa



Kuva 13: MAL 2023 -suunnitelman ensisijaiset maankäytön kehittämisvyöhykkeet ja asuntotuotantoennuste.

Seudullisesti ensisijaisilla maankäytön kehittämisvyöhykkeillä asuntotuotanto kohdistetaan erityisesti keskustoihin ja raideliikenteeseen tukeutuville alueille. Tämä edellyttää pääosin tiivistävää täydennysrakentamista sekä keskustojen ja raideverkon varren kaupunkikehittämispotentiaalin täysimääräistä hyödyntämistä. Valtion tulee tukea asuntotuotannon ohjaamista kestävästi maankäytön ensisijaisille vyöhykkeille esimerkiksi kohdistamalla kunnallistekniikka-avustukset näillä sijaitseville alueille ja huomioimalla tarve täydennysrakentamiselle entistä paremmin avustuksia myönnettäessä.

MAL 2023 -suunnitelman investointiohjelmassa (Luku 5.3.5) on esitetty liikenneinvestointeja (kuten pikaraitiotiet, Kerava-Nikkilä-ratayhteyden avaaminen henkilöliikenteelle sekä uusien tieliittymien avaaminen tai olemassa olevien parantaminen), jotka mahdollistavat tehokkaan maankäytön sijoittamista ensisijaisille maankäytön kehittämisvyöhykkeille.

Ensisijaisten maankäytön kehittämisvyöhykkeiden lisäksi suunnitelmassa on osoitettu seudun pitkän aikavälin kasvusuunnat, jotka edellyttävät uusia merkittäviä joukkoliikenneinvestointeja ja -ratkaisuja. Kasvusuunnat tulevat käyttöön pitkällä aikavälillä, suurelta osin suunnitelman tavoitevuoden 2040 jälkeen. Niihin tukeutuvien alueiden raja-
aus 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 joukkoliikenneyhteyteen tukeutuva Kivistön ja Klaukkalan välinen alue
- Ristikydön aseman kehittämiseen tukeutuva alue
- Palopuron aseman kehittämiseen tukeutuva alue
- Hirvihaaran aseman kehittämiseen tukeutuva alue

Uuden asuntotuotannon ohjaaminen ensisijaisille vyöhykkeille mahdollistaa kestävästä liikkumisesta ja turvaa myös seudun hiilivarastoja ja -nieluja. Metsät ovat seudun merkittävimmät hiilinielut ja -varastot. Metsäkadon vaikutuksesta menetetään paitsi välittömästi puustobiomassan hiilivarasto, myös maaperän hiilivarasto hiljalleen ja tulevaisuuden hiilensidontapotentiaali.

Osana MAL 2023 -suunnitelman valmistelua on tuotettu paikkatietoaineistoja seudun hiilinieluista ja -varastoista. Hiilinielujen ja -varastojen seututasoista tarkastelua

sekä seuranta kehitetään tulevaisuudessa. Seututason aineistoja hyödyntämällä kunnat voivat huomioida hiilensidonnän aiempaa paremmin osana maankäytön suunnittelua. Jatkossa kuntien tulee huomioida hiilivarastot ja -nielut myös osana maankäytön vaikutusten arviointia.

Yhdyskuntarakenteen tiivistämispyrkimyksestä aiheutuu väistämättä painetta rakentaa luontoalueille, jotka sijaitsevat kaupunkirakenteen sisällä. Seudun kuntien tulisi mahdollisuuksien mukaan suunnata tiivistymistä seudulla siten, että luontoalueita voidaan säilyttää. Luontoalueiden säilyttämisellä on vaikutusta hiilensidonnän, luonnon monimuotoisuuden ja ilmastonmuutokseen sopeutumisen kannalta. Kuntien tulee edistää ilmastonmuutokseen sopeutumista tiivistyvässä kaupunkirakenteessa myös rakentamalla vihreää infrastruktuuria, sillä kasvillisuuden peittämät pinnat lieventävät rakennetun ympäristön lämpösaarekeilmiötä, vähentävät tulvariskiä ja toimivat hiilivarastoina.

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 ARAn infra-avustusrahojen ja muiden rahoituslähteiden hyödyntämisen mahdollisuuksia rakentamisen avustamiseksi.

Tieliikenteen nopeusrajoituksia alentamalla on mahdollista vaikuttaa maankäytön kehittämisedellytyksiin sekä ottaa alueita tehokkaammin käyttöön hyvien 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.

Nopeusrajoitusten alentamisella saavutettavat hyödyt ovat kiistattomat ja haitat (henkilöautojen matka-aikojen piteneminen) jäävät kohtuullisiksi. Henkilöautojen matka-aikojen piteneminen vaikuttaa työpaikkasaavutettavuuteen ja sitä kautta yhteiskuntataloudellisuusmittariin. Hyödyt näkyvät CO₂-päästöjen ja meluhaittojen vähenemisenä sekä liikenneturvallisuuden paranemisena. Toimenpide on hyötyihin nähden erittäin kustannustehokas.

Nopeusrajoitusten laskun vaikutuksia tarkastellaan verkollisesti kaupunkirakenteen sisällä ja lopulliset alennettavien nopeuksien yhteysvälit päätetään jatkotyössä. 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.

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 (il-masto)vaikutusten arviointia.
- Kunnat säästävät täydennysrakentamisen yhteydessä lähiluontoa yleis- ja asemakaavaratkaisuun ja huomioivat erilaisten viherelementtien merkityksen luonnon monimuotoisuudelle ja ilmastomuutokseen 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 vähimmäistason 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

Helsingin seudun asemanseuduilla on merkittävää täydennysrakentamispotentiaalia ja niiden kehittäminen on ollut MAL-työn keskeisenä tavoitteena pitkään. Suuri osa seudun uudesta asuin- ja toimitilarakentamisesta on sijoittunut asemanseuduille. Myös tulevaisuudessa tulee mahdollistaa uutta työpaikka-, palvelu- ja asuntorakentamista asemanseutujen läheisyydessä ja jatkaa asemanseutujen tiivistämistä. Asemanseutuja tulee kehittää myös toiminnoiltaan, kaupunkikuvaltaan ja asumistarjonnaltaan monipuolisina alueina. Asemanseutujen kehittäminen parantaa niiden viihtyvyyttä, hillitsee alueellista eriytymiskehitystä ja edistää elinkeinotoiminnan edellytyksiä.

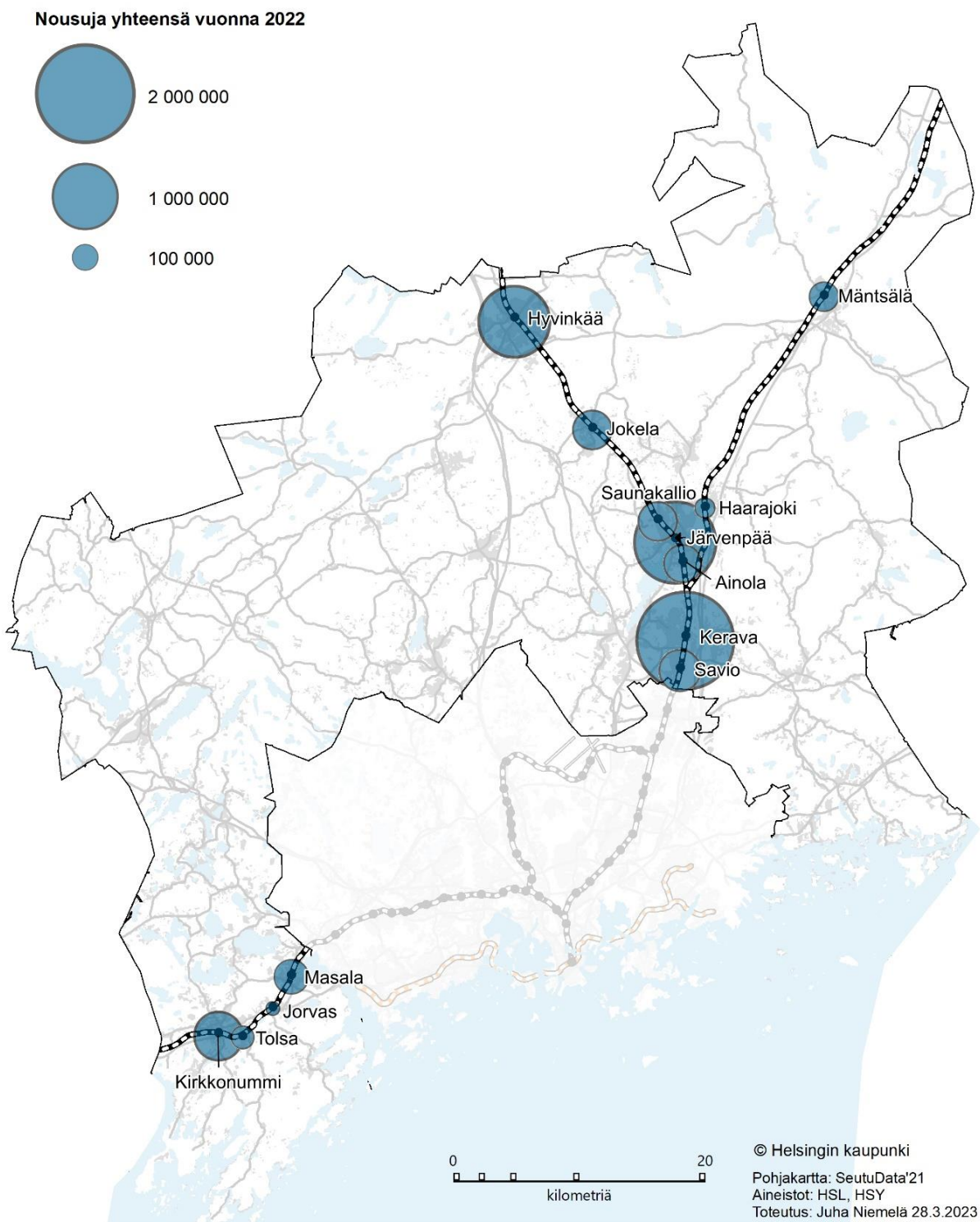
Helsingin seudun lähijunaliikenteen asemat ovat monilta osin heikossa kunnossa. Niiden siisteydessä sekä käytettävyydessä on paljon puutteita. Helsingin seudun asemien huono yleiskunto näkyy asemien käyttäjille sekä vaikuttaa asemien viihtyisyyteen, koettuun turvallisuuteen sekä ennen kaikkea joukkoliikenteen käytön houkuttelevuuteen. Lisäksi asemat toimivat myös Suomen käyntikorttina kansainvälisille matkailijoille Helsinki-Vantaan lentoasemalle kulkevan junaliikenteen myötä.

Asemien parantaminen Helsingin seudulla on erityisen tärkeää, sillä seudun rautatieasemilla on kansallisesti verrattuna erittäin paljon käyttäjiä (kuvat 14 ja 15). Seudun juna-asemien matkustajamäärät ovat kansallisesti vertailtuna suuria, johtuen vilkkaasta lähiliikenteestä. HSL:n lähijunaliikenteessä tehtiin lähes 60 miljoonaa nousua vuonna 2022. Vaikka COVID-pandemia vaikutti lähijunaliikenteen matkustajamäärään voimakkaasti, matkustajamäärien ennakoidaan palautuvan tulevina vuosina.

Helsingin seudun juna-asemien paikoin heikon kunnon ja toisaalta suuren käytön takia asemien laatutasoa ja käytettävyyttä tulee parantaa. Asemien parantamisessa kestävä liikkuksen solmukohtina on tärkeää paitsi asemien kunto, esteettömyys ja toimivuus, myös yhteydet asemille. Pyöräily- ja kävelyreittien turvallisuus ja miellyttävyys edesauttavat liityntämatkojen tekoa kestäville kulkutavoilla. Pyörien liittytäpysäköinnin turvallisuus asemilla on keskeinen osa toimivaa matkaketjua. Liittytäpysäköintiä on kuvattu tarkemmin luvussa 5.1.3.

Lähiliikenteen asemien nousijamäärät Helsingin seudulla 2022

Pääkaupunkiseutu omalla kartallaan



Kuva 14: Helsingin seudun juna-asemien nousijamäärät 2022.

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

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

Vuosina 2024–2027 parannettavien asemien toimenpiteiden kustannusarvio on yhteensä 45 milj. euroa ja vuoden 2028 jälkeen parannettavien asemien kustannusarvio on 21 milj. euroa. Juna-asemilla tehtävät toimenpidekokonaisuudet täsmentyvät yksityiskohtaisempien kuntotarkastusten ja jatkosuunnittelun perusteella.

Asemien yleiseen kuntoon voidaan vaikuttaa kehittämis- ja korjaustoimenpiteiden lisäksi jatkuvalla ja tehokkaalla kunnossapidolla. Riittävän tiheä siivous- ja pesutoimenpiteiden kierto vähentää pinttynyttä likaa asemilla sekä vähentää tarvetta suuremmille kehittämistoimenpiteille. Kunnossapitoon tulee varata riittävä rahoitus ja lisäksi kunnossapidon vastuut tulee selkeyttää.

MAL 2023 KAUPUNKIUUDISTUSALUEET JA PARANNETTAVAT JUNA- JA METROASEMAT



Kuva 16. Kaupunkiuudistusalueet sekä parannettavat juna- ja metroasemat.

Juna-asemille on suunnitteilla laajempiakin kehittämistarpeita tulevaisuudessa, kun uudet pikaraitiotiet valmistuvat. Vihdintien pikaraitiotien valmistumisen myötä Valimon aseman rooli vahvistuu osana Vihdintien kaupunkibulevardin liikennematkaisuja. **Valimon asemalle** tulee keskittymään merkittävästi kaupallisia palveluja ja siitä muodostuu tärkeä joukkoliikenteen solmukohta Länsi-Helsingin raitiotien ja Rantaradan risteyskohdassa. Valimon aseman laajempaan toiminnalliseen kehittämiseen tulee valmistautua raitiotien rakentamisen yhteydessä. Myös **Käpylän ja Keran asemien** rooli muuttuu uusien infrahankkeiden myötä. Käpylän ja Keran asemista tulee pikaraitioteiden rakentumisen myötä tärkeitä joukkoliikenteen vaihtopaikkoja raitiotien ja junaliikenteen välillä.

Asemanseutujen kehittäminen kuntien ja valtion yhteistyönä ja konkreettisten parantamistoimenpiteiden tekeminen asemille on kestävä liikumisen edistämisen näkökulmasta erittäin tärkeää. Asemille kohdistettavien toimenpiteiden etenemisen varmistamiseksi tulisi koota asematoimijoiden verkosto. Verkoston yhteistyössä selvitettäisiin asemien vastuualueita, edistettäisiin kehittämistoimenpiteiden toteutusta sekä varmistettaisiin asemien kunnossapidon riittävyys, laatu ja vastuut.

Asemien parantamiseen kohdistuvien investointien lisäksi valtion olisi perusteltua jatkaa nykyisen MAL-sopimuksen mukaista menettelyä ja luopua tarpeettomista kiinteistöomistuksistaan asemanseuduilla ja muilla keskeisillä sijainneilla ja edistää aktiivisesti näiden maankäytön kehittymistä sekä omistamiensa että muiden kiinteistöjen alueella. Sama koskee myös tarpeettomia liikennealuevarauksia.

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.

Taulukko 3. Vuosina 2024–2031 parannettavat metroasemat.

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

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.

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 asuntokysyntä.
- 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 kehittämisspaketin toimeenpanon varmistamiseksi ja asemanseutujen kehittämisen edistämiseksi kootaan asema-toimijoiden verkosto.
- Metroasemien peruskorjausten toteutukseen varataan 209 milj. euroa vuosille 2024–2031.
- Valtio luopuu tarpeettomista kiinteistöomistuksistaan ja liikennealuevaraustaan asemanseuduilla ja muilla keskeisillä sijainneilla sekä edistää aktiivisesti näiden maankäytön kehittymistä.
- Selvitetään ja suunnitellaan Helsingin päärautatieaseman joukkoliikenteen vaihtojen parantamistoimenpiteitä.

5.1.3. Edistämme kestävää liikkumista

Toimiva joukkoliikenne lisää liikennejärjestelmän kestävyttä ja sujuvuutta

Toimiva joukkoliikennejärjestelmä on kestävä liikennejärjestelmän selkäranka. Joukkoliikenteen kasvihuonekaasupäästöt matkustajaa kohden ovat merkittävästi pienempiä henkilöautoon verrattuna. Joukkoliikenne vie myös vähemmän kaupunkitilaa sekä tuottaa vähemmän haitallisia pienhiukkasia hengitysilmaan ja liikennemelua, kuin henkilöautoliikenne. Joukkoliikenteen käyttö vähentää osaltaan tieliikenteen ruuhkia ja parantaa liikenteen sujuvuutta. Joukkoliikenteen toimintaedellytyksistä ja taloudellisesta kestävydestä on huolehdittava niin lyhyellä kuin pitkälläkin aikavälillä, jotta hyvä palvelutaso ja kohtuulliset lippujen hinnat voidaan säilyttää. Uuden maankäytön ohjaamisella ensisijaisille vyöhykkeille ja hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrelle luodaan hyvät edellytykset joukkoliikenteen kustannustehokkaalle järjestämiselle.

Helsingin seudulla joukkoliikenteen palvelutaso on kansallisesti ja jopa kansainvälisesti vertailtuna korkea ([Benchmarking European Service of public Transport, 2022](#)). Joukkoliikenteen käyttäjämäärät romahtivat kuitenkin Covid 19 -pandemian myötä vuonna 2020. Kun HSL-joukkoliikenteen nousuja oli vuonna 2019 lähes 400 miljoonaa, vähenivät nousut alle 250 miljoonaan vuosina 2020 ja 2021. Syksystä 2022 joukkoliikenteen matkustajamäärät ovat lisääntyneet, mutta määrät ovat vielä kesällä 2023 olleet noin 13 % pienemmät kuin ennen koronapandemiaa vuonna 2019 (Perustuen HSL:n tilastoon, 2023).

Joukkoliikenteen käytön vähenemiseen on vaikuttanut erityisesti etätyön lisääntyminen, mikä jäänee osittain pysyväksi käytännöksi pandemian päätyttyäkin. Työmatkaliikenteen vähentyminen on vaikuttanut erityisesti ruuhkahuippujen pienentymiseen, mikä osaltaan helpottaa joukkoliikenteen kapasiteetin käyttöä. Työnantajille tehdyn kyselyn perusteella etätyön arvioidaan vakiintuvan lähivuosina tasolle, joka vähentäisi kodin ja työpaikan välisiä matkoja noin viidenneksellä ([Etätyö ja joukkoliikenne HSL, Föli ja Nysse alueilla, 2021](#)). Helsingin seudulla muutos on suurinta kantakaupungissa, jossa sijaitsee paljon asiantuntijatyöpaikkoja.

Pitkällä aikavälillä on varmistettava, että joukkoliikenteen kilpailukyky suhteessa henkilöautoliikenteeseen paranee. Tätä puoltaa myös tavoite liikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentämisestä. Joukkoliikenteen kilpailukykyisyyden parantamiseen on erilaisia toimenpiteitä. Kilpailukykyä voidaan parantaa mm.:

- Joukkoliikenteen palvelutasoa parantamalla
- Joukkoliikennettä nopeuttamalla

- Pitämällä lippujen hinnat kilpailukykyisellä tasolla
- Erilaisia lipputuotteita ja hinnoittelumalleja kehittämällä
- Matkaketjujen ja joukkoliikenteen vaihtojen toimivuutta parantamalla

Joukkoliikenteen kilpailukykyyn parantamiseen liittyviä toimenpiteitä on avattu tarkemmin seuraavissa luvuissa.

Lisäpanostuksia joukkoliikenteeseen tarvitaan

Joukkoliikenteen kulkutapaosuutta matkoista voidaan lisätä parantamalla joukkoliikenteen palvelutasoa ja pitämällä lipun hinnat kilpailukykyisinä. Tämä edellyttää valtiolta ja kunnilta panostuksia joukkoliikenteeseen. Lisäpanostuksilla olisi myös mahdollista saada tehostettua olemassa olevan liikennejärjestelmän käyttöä ilman uusia investointeja.

Valtion joukkoliikenteen avustus Helsingin seudulle on ollut viime vuosina noin 5 milj. euroa vuosittain. Lisäksi seudulle on myönnetty ilmastoperusteista joukkoliikennetukea vuosina 2020 ja 2021 yhteensä reilut 10 milj. euroa. HSL-alueen joukkoliikenteen kustannukset (sis. infrakorvaukset) ovat viime vuosina olleet noin 700 milj. euroa vuosittain, joten joukkoliikenteen järjestämisen kokonaiskustannuksiin nähdessä avustukset ovat olleet hyvin pieniä. Koronapandemian aiheuttaman matkustajamäärien ja lipputulon aleneman vuoksi valtio myönsi HSL-alueelle ns. koronatukea vuonna 2021 noin 87 milj. euroa. ([Joukkoliikenteen rahoitus, 2022](#).) Joukkoliikenteen kilpailukykyisyyden säilyttämisen näkökulmasta olisi tärkeää, että valtion joukkoliikenneavustus olisi myös normaalitilanteissa samalla tasolla kuin koronapandemian vuosina 2020 ja 2021.

Liikenne 12 -suunnitelmassa on linjattu, että valtio ja kunnat lisäävät suurten kaupunkiseutujen joukkoliikenteen rahoitusta vuodesta 2025 lähtien merkittävästi. Valtion lisärahoitus neljälle suurelle kaupunkiseudulle (Helsinki, Tampere, Turku, Oulu) olisi 20 milj. euroa vuosittain eli kokonaisrahoitus 38 milj. euroa vuosittain ([Liikenne 12- suunnitelma, 2021](#)). Avustusten tarve on kuitenkin koronapandemian jälkeisessä ajassa Liikenne12 -suunnitelman rahoitustasoa suurempi.

Joukkoliikenteen kilpailukykyisyyttä voidaan parantaa myös erilaisilla lipputuotteilla ja hinnoittelumalleilla. Hinnoittelumalleissa on otettava huomioon koronapandemian myötä muuttunut liikkumiskäyttäytyminen. HSL on arvioinut erilaisia hinnoittelumalleja ([Hinnoittelumallit, 2022](#)).

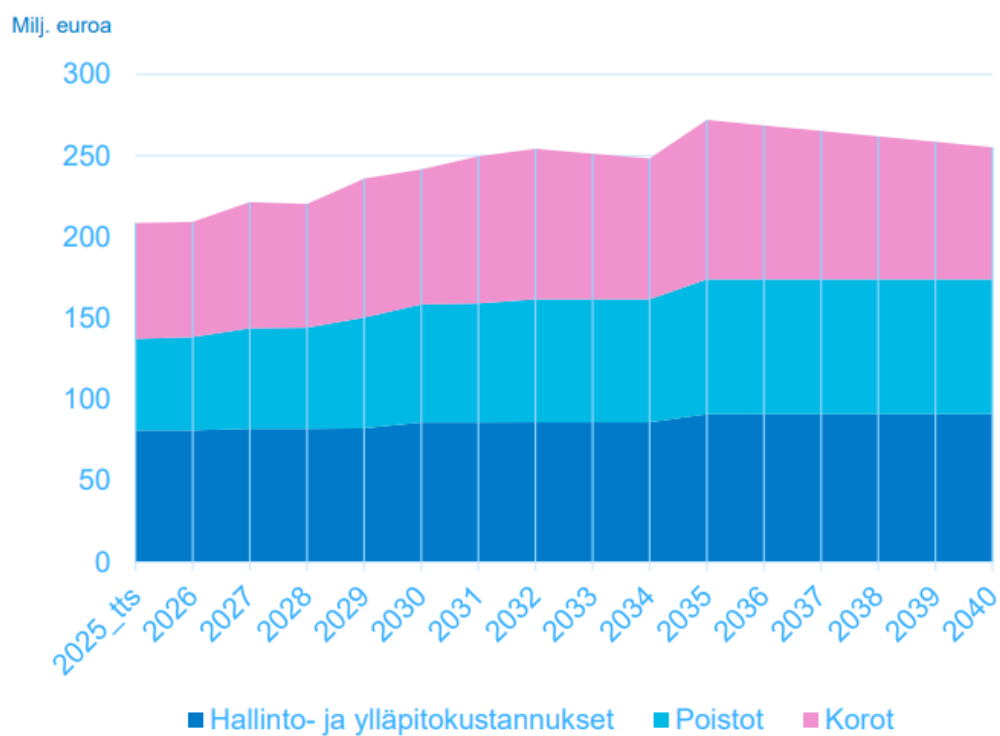
Valtio lisää panostuksiaan joukkoliikenteeseen lipun hintojen alentamiseksi ja palvelutason parantamiseksi sekä joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattamiseksi. Tämä osaltaan lisää olemassa olevan joukkoliikennejärjestelmän tehokkaampaa hyödyntämistä. Panostukset kohdistetaan koko seudun joukkoliikennejärjestelmään. Petteri Orpon hallitusohjelman mukainen, joukkoliikenteen asiakashintaan vaikuttava ALV:n nosto 10 %:sta 14 %:iin tulee kompensoida seudun joukkoliikenteelle.

Joukkoliikenteen taloudellinen kestävyys varmistettava

HSL:n perustamisvaiheessa on luotu infrakorvausjärjestelmä, jonka tavoitteena on ollut jakaa joukkoliikenneinfrastruktuurin investointi- ja ylläpitokustannuksista vastuuta sijaintikunnan lisäksi kaikille HSL:n jäsenkunnille, joiden asukkaat hyödyntävät joukkoliikenneinfrastruktuuria. Joukkoliikenteen investointien mukaiset infrakustannukset ovat kasvaneet 2010-luvulta alkaen ja kasvu jatkuu myös tulevaisuudessa (kuva 17). Tämä johtuu erityisesti siitä, että seudulla on investoitu voimakkaasti raiteliikenteen kehittämiseen. Kun vuosittaiset infrakorvaukset olivat 2010-luvulla karkeasti 60–90 milj. euroa, arvioidaan korvausten olevan vuonna 2035 jo noin 270 milj. euroa. Myös joukkoliikenteen operointikustannukset lisääntyvät, kun uusia raitidehankkeita toteutetaan ja liikennöinnin toteuttamiseksi investoidaan uuteen kalustoon sekä varikoihin (kuva 18) ([HSL:n tilannekuvan ja rahoituspohjan arviointi](#), 2023). HSL:n jäsenkuntien tulee varmistaa joukkoliikenteen taloudellinen kestävyys ja kilpailukyky pitkällä aikajänteellä.

Infrakorvauksilla on suuri vaikutus HSL:n talouteen, sillä ne muodostavat jo nykytilanteessa noin 23 % HSL:n kuluista. HSL:n perussopimuksen mukaan infrakuluihin sisältyy 40 vuoden ajan 50 % pääoman poistoista ja koroista ja infrakustannusten pääoman korko on 5 %.

Infrakorvausmenettelyn kautta on luotu kytkentä joukkoliikenneinfrastruktuurin parantamisen ja lipun hintojen välille. Lähtökohtana on ollut, että kuntaosuudet täyttävät 50 % ja lipputulot 50 % HSL-liikenteen kustannuksista. Mikäli 50 %:n subventiotasosta pidetään kiinni ja infrakorvausmenettely säilytetään ennallaan, johtaa se lipunhintojen nostoon, mikä vähentää osaltaan joukkoliikenteen kysyntää ja jättää infrastruktuuria vajaakäytölle. Mittavien investointien seurauksena infrakorvausmenettely heikentää joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä kestävämmällä tavalla. Joukkoliikenteen järjestämistä ovat vaikeuttaneet myös koronapandemian myötä vähentyneet matkustajamäärät.



Kuva 17. Infrakustannusten kokonaiskehitys vuosina 2025–2040.



Kuva 18. Vuodesta 2022 alkaen käyttöön otettavista uusista raidevarikoista ja -kalustosta koituvat vuotuiset kustannukset.

Infrakorvausmenettelyä on tarve selkeyttää ja kehittää. Uusista joukkoliikenneinfrastruktuuria koskevista hankkeista tulisi sopia erikseen infrakorvausmenettelyyn sisältyvät kustannukset ja niiden kohdistamisperusteet ja korot. Infrakustannusten piiriin kuuluvat kustannukset tulee määritellä yksiselitteisesti ja niiden tulisi kohdistua vain joukkoliikenneinfrastruktuuriin, ei kiinteistökehityskohteisiin (kuten terminaalien tai varikoiden muihin toimintoihin) laajemmin. Infrakorvauksissa tulisi huomioida myös maapohjan arvonnousu. Suuret joukkoliikenneinvestoinnit ovat merkittäviä maankäyttöhankkeita, mutta maankäytön kehittyminen vie aikaa, eikä uusi infrastruktuuri kasvata lipputuloja sen aiheuttamia kuluja vastaavasti. Joukkoliikenteen infrastruktuuri-investointien kannattavuus perustuu kaupunkitaloudellisiin vaikutuksiin ja maankäytön kehittämisen hyötyihin, jotka realisoituvat esimerkiksi maan arvon nousuna. Infrakorvausmenettelyn perusta on näiltä osin heikko: Nykyisellään siinä ei ole huomioitu esimerkiksi sijaintikunnalle maa arvonnoususta syntyvää hyötyä. Sen sijaan infrakustannukset rasittavat joukkoliikenteen operatiivista toimintaa.

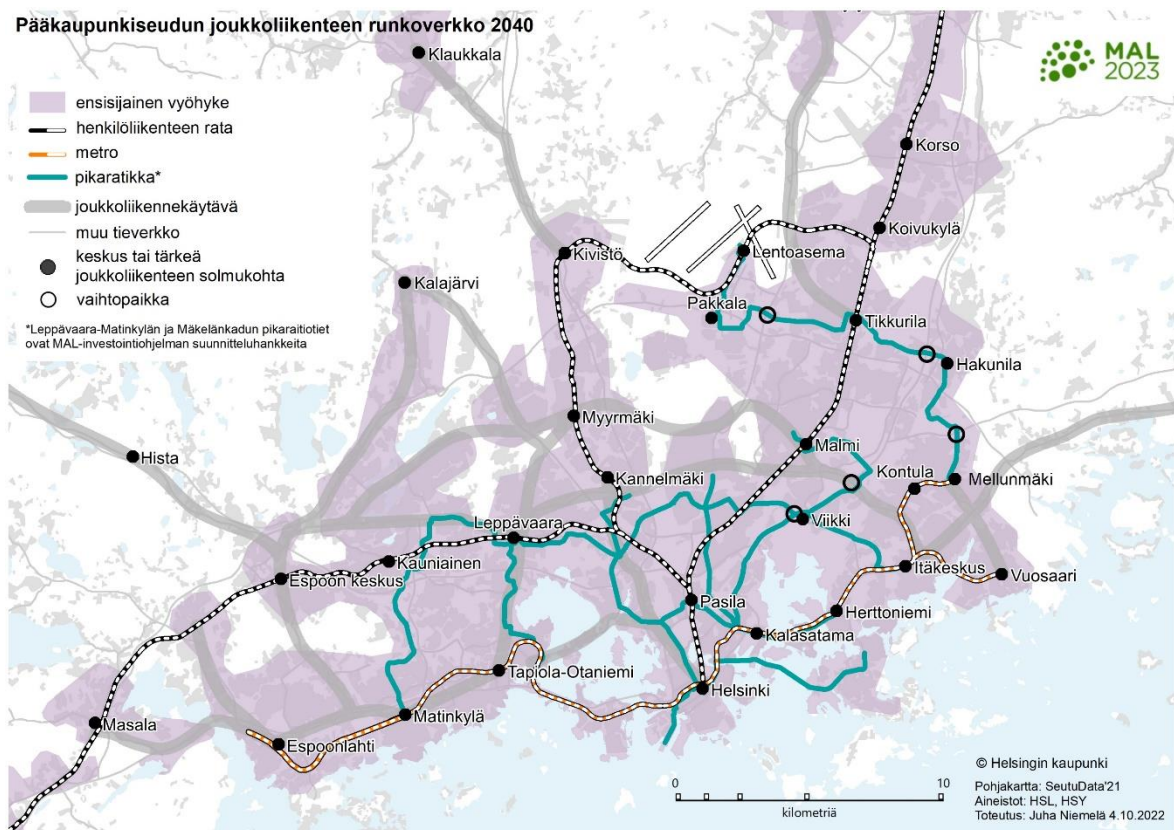
Jatkossa olisi tärkeää, että HSL hyväksyisi MAL-suunnitelman kautta tulevat hankkeet infrakorvausten piiriin, kun niille on tehty toiminnallinen arviointi, jolla varmistetaan, että infralla saavutetaan haluttu ja tavoiteltu joukkoliikenneyhteyden palvelutaso, eikä infrakustannuksiin sisälly joukkoliikenneinvestointiin liittymättömiä ylimääräisiä kustannuksia. Arvioinnissa huomioitaisiin uusien joukkoliikennehankkeiden toiminnallisuus ja suunnitelmien vaikutukset operoinnin sujuvuuteen ja kustannuksiin. Infrahankkeista aiheutuviin kustannuksiin vaikuttavat mm. hankesuunnittelussa tehtävät ratkaisut sekä kustannusjakoneuvottelut kuntien ja valtion välillä, erityisesti MAL-sopimuskokonaisuuden osalta. Onkin tärkeää vakiinnuttaa joukkoliikenneinfrahankkeiden toiminnallinen ja joukkoliikennetalouden arviointi osaksi MAL-suunnittelua, hankesuunnittelua ja infrakorvausmenettelyä.

Joukkoliikenteen runkoverkko toimii joukkoliikennejärjestelmän selkärangana

Helsingin seudun joukkoliikenteen runkoverkko on päivitetty MAL 2023 -suunnitelmassa vuoteen 2040. Maankäyttöä tiivistämällä ja varmistamalla riittävä käyttäjäpohja luodaan edellytykset joukkoliikenteen runkoverkoston toteutukselle ja kustannustehokkaalle liikenteen järjestämiselle. Runkoverkon perustana on henkilöliikenteen radat, metroverkko, pikaraitiotiet sekä muut tärkeät seudulliset joukkoliikenneyhteydet. Raitiotieliikenteen runkoverkon pohjana ovat jo päätetyt ja rakenteilla olevat sekä MAL 2023 -investointiohjelman mukaiset pikaraitiotieyhteydet (ml. suunnittelukohteet) (kuvat 19 ja 20). Henkilöjunaliikenteen uutena yhteytenä vuoteen 2040 mennessä on esitetty Kerava-Nikkilä-ratayhteys, joka sisältyy MAL 2023 -investointiohjelmaan. Junaliikenteen runkoverkko käsittää lähijunien yhteysvälit, joilla

ruuhka-ajan vuoroväli on korkeintaan 30 minuuttia. Lähtökohtana on, että palvelutasotavoite toteutuu koko seudun junaverkolla vuonna 2040.

Joukkoliikenteen runkoverkon osalta on tärkeää, että liikenne on nopeaa, luotettavaa ja että vuoroväli on riittävän tiheä. Joukkoliikennettä nopeuttamalla tarjotaan henkilöautolle kilpailukykyinen liikkumisvaihtoehto. Joukkoliikenteen nopeuttamista koskevien toimenpiteiden tunnistaminen on tärkeää, jotta mahdolliset panostukset pystytään kohdentamaan kustannustehokkaasti oikeisiin kohteisiin. Toimenpiteet voivat käsittää esim. liikennevaloetuisuuksia, pysäkkivälien tiheyttä, kaistavarauksia tai muita infrastruktuurien parantamistoimia, joilla nopeutta voidaan lisätä. Joukkoliikenteen nopeuttamisen toimenpiteitä selvitetään yksityiskohtaisemmin, minkä jälkeen valtio ja kunnat edistävät niiden toteutusta.



Kuva 19: Joukkoliikenteen runkoverkko 2040 pääkaupunkiseudulla.

Helsingin seudun joukkoliikenteen runkoverkko 2040



■ ensisijainen vyöhyke

— henkilöliikenteen rata

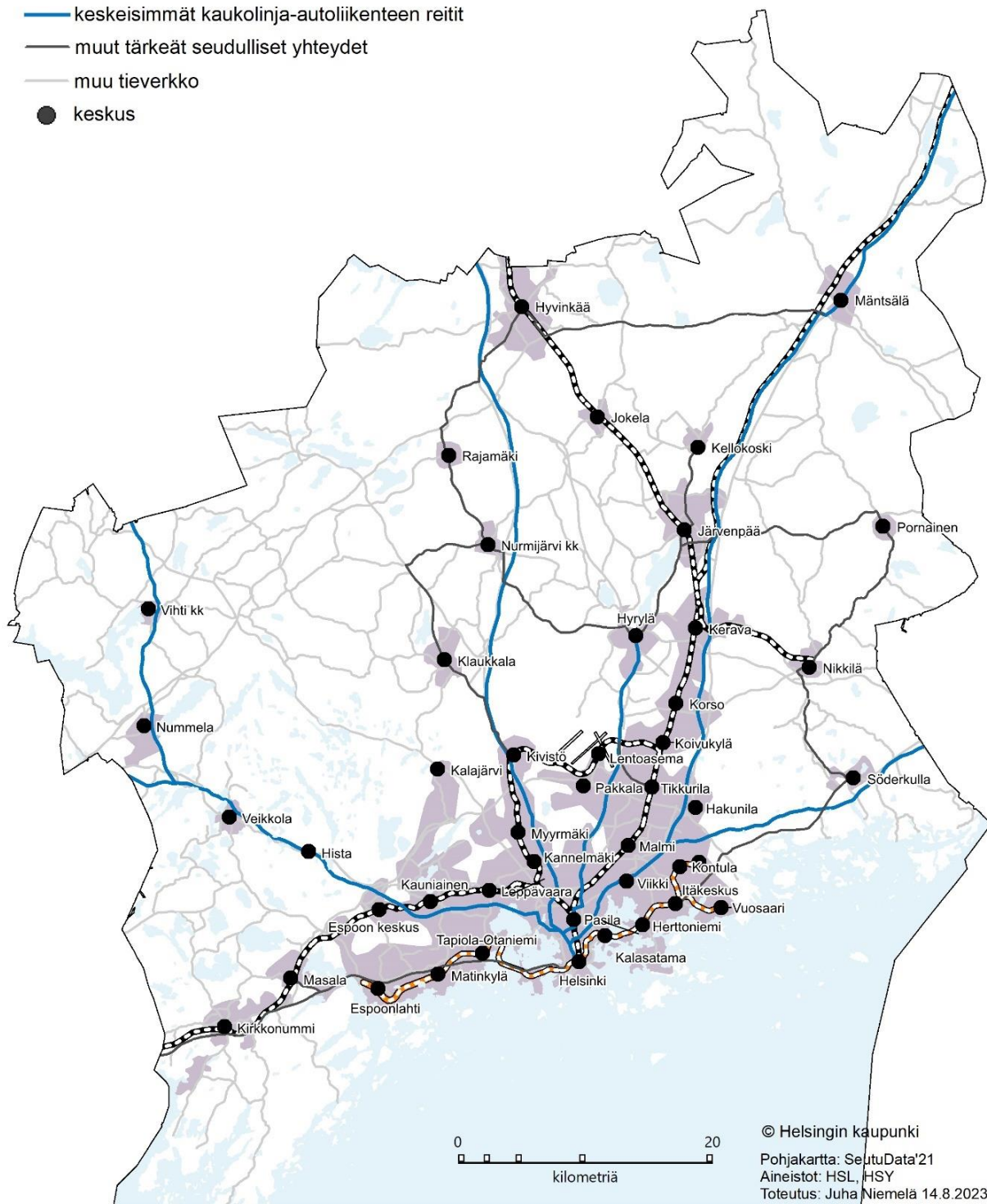
— metro

— keskeisimmät kaukolinja-autoliikenteen reitit

— muut tärkeät seudulliset yhteydet

— muu tieverkko

● keskus



Kuva 20: Helsingin seudun joukkoliikenteen runkoverkko 2040.

Joukkoliikenteen runkoverkon määrittämisen yhteydessä on tunnistettu tärkeimmät joukkoliikenteen solmukohtat ja keskukset. Helsingin seudun joukkoliikenteen solmukohtat on määritetty seuraavasti:

- **Uusimaa 2050 -kaavan mukaiset keskustatoimintojen alueet ([Uusi-maa-kaava 2050, 2021](#))**

Helsinki, Pasila, Kalasatama, Kannelmäki, Herttoniemi, Itäkeskus, Malmi, Viikki, Vuosaari, Myyrmäki, Tikkurila, Pakkala, Korso, Hakunila, Koivukylä, Kivistö, Leppävaara, Espoonlahti, Matinkylä, Tapiola-Otaniemi, Espoon keskus, Kalajärvi, Hista, Kauniainen, Nikkilä, Söderkulla, Pornainen, Järvenpää, Kerava, Hyrylä, Kellokoski, Jokela, Hyvinkää, Mäntsälä, Rajamäki, Nurmijärvi kk, Klaukkala, Masala, Kirkkonummi, Veikkola, Nummela, Vihti kk.

- **Muut tärkeät joukkoliikenteen solmukohtat vuonna 2040** (Kaukoliikenteen terminaalit sekä juna- ja metroasemat, joissa vaihtoyhteydet pikaraitiotiehin vuonna 2040).

Lentoasema, Huopalahti, Käpylä, Oulunkylä, Valimo, Mellunmäki, Kera

- **Vaihtopysäkit**

Raide-Jokerin vaihtopysäkki Viikissä (vt 4), Vantaan ratikan vaihtopysäkit Lahdenväylällä (vt 4), Porvoonväylällä (vt 7) ja Tuusulanväylällä (kt 45), Viikin-Malmin pikaraitiotien vaihtopysäkit Ilmasillan eritasoliittymässä (vt 4).

Toimivat matkaketjut ja liityntäpysäköinti

Joukkoliikenteen sujuvilla vaihdoilla on merkittävä vaikutus matkaketjujen toimivuuteen ja sen myötä koko kestävän liikennejärjestelmän houkuttelevuuteen. Joukkoliikenteen solmukohtien matkustajainformaatiota, esteettömyyttä ja viihtyisyyttä tulee parantaa. Vaihtopaikat ja terminaalit tulee suunnitella joukkoliikenteen ja sen toiminnan parantamiseksi, huomioiden mm. riittävät tilavaraukset operoinnin tehokkaaksi järjestämiseksi sekä vaihtoihin liittyvät kävelymatkat ja esteettömyys. Joukkoliikenteen näkökulmasta on tärkeä kehittää kestäviä ja vähäpäästöisiä last-mile -yhteyksiä joukkoliikenteen solmukohtiin kytkeytyväksi. Viime vuosina osaksi liikennejärjestelmää on tullut mikroliikkuminen (mm. sähköpotkulaudat ja kaupunkipyörät). Mikroliikkuminen täydentää joukkoliikennejärjestelmää erityisesti lyhyemmillä matkoilla. Matkaketjun näkökulmasta on myös tärkeää, että vaihto kulkumuodosta toiseen, reittien selvittäminen ja lipun ostaminen on helppoa ja sujuvaa. HSL:n lipputilihankkeessa ([Lipputilihanke, 2022](#)) on kehitetty tilipohjaisen maksamisen järjestelmää, jonka tulisi olla käytössä vuonna 2023. Tilipohjainen järjestelmä helpottaa HSL:n,

ELY-keskuksen ja VR:n taustajärjestelmäpohjaisten lippu- ja maksujärjestelmien yhteen toimivuutta, jolla tuetaan matkaketjujen sujuvuutta.

Sekä autojen että pyörien liityntäpysäköinti on tärkeä osa kestäviä matkaketjuja. Toimiva liityntäpysäköinti mahdollistaa sujuvat vaihdot joukkoliikenteeseen. Liityntäpysäköinti palvelee erityisesti seudun kehysalueita, joissa joukkoliikenteen palvelutaso ei ole yhtä korkea kuin seudun ydinalueilla. Helsingin seudulla on noin 100 liityntäpysäköintialuetta, joista 30 seudullisesti ja 50 paikallisesti merkittäviä. Liityntäpysäköintikohteiden toteutumista on edistetty mm. suurten infrahankkeiden yhteydessä sekä MAL-sopimuksen mukaisesti yhteisrahoitteisesti.

Vuoden 2022 liityntäpysäköintitutkimuksen ([Liityntäpysäköinnin tutkimus, 2022](#)) ja vuonna 2023 valmistuneen liityntäpysäköinnin toimenpideohjelman ([Liityntäpysäköinnin toimenpideohjelma 2023](#)) mukaan liityntäpysäköinnin käyttäjämäärät ja kuormitusasteet ovat laskeneet merkittävästi joukkoliikenteen käyttäjämäärien laskun myötä koronapandemian ja etätyön seurauksena. Autopaikkojen kuormitusasteet ovat laskeneet vuosien 2019 ja 2022 välillä 75 prosentista 48 prosenttiin. Pyöräpaikkojen kuormitusasteet ovat puolestaan samalla aikavälillä laskeneet 71 prosentista 25 prosenttiin. Pandemian alun jälkeen vain muutamilla autojen sekä pyörien liityntäpysäköintialueilla kuormitus on ollut korkea. Akuutti tarve lisätä liityntäpysäköinnin paikkamäärää onkin vähentynyt. Liityntäpysäköinnin nykyinen kapasiteetti vaikuttaisi olevan riittävä nykytarpeisiin nähden. Kuormitusasteita on hyvä seurata säännöllisesti, sillä vuoden 2022 laskentoihin liittyy epävarmuutta ja lisäksi seutu jatkaa kasvuaan, mikä lisää liityntäpysäköinnin kysyntää keskipitkällä aikavälillä.

Pyörien liityntäpysäköinnin kehittämisessä paikkamäärän lisäämistä tärkeämpää on keskittyä paikkojen laadun parantamiseen sekä turvallisen pysäköinnin kehittämiseen. Liityntäpysäköinnin osalta merkittäviä puutteita on erityisesti mm. runkolukituksen mahdollisuuksissa. MAL-suunnitelman toimenpitein edistetään turvallisen pyöräpysäköinnin toteutumista. Tämän takia pyörien liityntäpysäköintiä edistetään osana valtion ja kuntien yhteistä pienhankeohjelmaa sekä juna-asemien kehittämistoimien yhteydessä. Kunnat voivat edistää pyörien liityntäpysäköintiä laajemminkin omarahoitteisesti sekä hyödyntäen kävelyn ja pyöräilyn valtionavustuksia.

Autopysäköinnin osalta kysyntä jakautuu seudulla epätasaisesti liityntäpysäköintikohteiden kesken, joten kysynnän tasoittamiseksi tarvitaan toimenpiteitä. Lisäksi liityntäpysäköintitutkimuksen mukaan noin viidesosa liityntäpysäköintialueiden käyttäjistä on muita kuin joukkoliikenteellä matkaansa jatkavia. Näin ollen jatkossa

tuleekin varmistaa, että liityntäpysäköintipaikat ovat niitä tarvitsevien liityntäpysäköintipaikkojen käytössä. Liityntäpysäköinnin toimenpideohjelmassa liityntäpysäköintipaikkamäärän lisäämistä tärkeämmiksi toimenpiteiksi tunnistettiin nykyisen kapasiteetin käytön tehostaminen ja käytön ohjaaminen siten, että kuormitus jakautuvat tasaisemmin alueiden välillä, sekä sen varmistaminen, että paikat ovat liityntäpysäköinnin käytössä. Autojen liityntäpysäköinnin osalta tasataan liityntäpysäköintialueiden kuormitusta mm. reaaliaikaista liityntäpysäköinti-informaatiota kehittämällä sekä maksullisuutta ja tunnistautumista lisäämällä erityisesti seudun ydinalueen liityntäpysäköintialueilla. Liityntäpysäköinnin kehittämistarpeita on kuvattu yksityiskohtaisemmin liityntäpysäköinnin toimenpideohjelmassa.

Liityntäpysäköintiä edistetään suurten infrahankkeiden yhteydessä. Lisäksi seudulla toteutetaan edellisellä nelivuotiskaudella sovitut **Keravan** ja **Hyvinkään** liityntäpysäköintikohteet valtion ja kuntien yhteistyönä vuosina 2024–2027.

Liikenne 12 -suunnitelmassa on linjattu valtion rahoituksesta liityntäpysäköinnin kehittämiseen. Valtio on varannut kuntien kanssa tehtäviin valtion väyläverkon liityntäpysäköinnin kehittämishankkeisiin perusväylänpidon rahoitusta 2–5 milj. € vuodessa. Lisäksi uutena rahoituslähteenä on esitetty valtionavustusta katuverkon liityntäpysäköintialueiden kehittämiseen vuosina 2025–2027 (yhteensä 30 milj. €) ([Liikenne 12 -suunnitelma, 2021](#)). Avustusta voidaan kohdentaa mm. metro- ja kaupunkiraideliikenteen liityntäpysäköintiin. Helsingin seudulla vuosien 2025–2027 avustuskohteiksi sopisivat mm. **Mellunmäen** ja **Puotilan** metroasemien liityntäpysäköintialueiden kehittäminen.

Seudullinen kaupunkipyöräpalvelu osana kestäviä matkaketjuja

Helsingin kaupunkipyöräjärjestelmä otettiin käyttöön vuonna 2016 ja sitä laajennettiin Espoon alueelle vuonna 2018. Vantaalla otettiin käyttöön oma kaupunkipyöräjärjestelmä 2019. Etenkin Helsingin ja Espoon kattava kaupunkipyöräpalvelu on ollut suosittu. Vuonna 2021 Helsingin ja Espoon järjestelmässä tehtiin 2,9 miljoonaa matkaa (noin 13 400 per päivä), vaikka COVID-19-pandemia hiljensi myös kaupunkipyörien käyttöä. Vuonna 2021 Vantaan järjestelmässä tehtiin lähes 40 000 matkaa ([Helsingin seudun liikennejärjestelmän tilan seuranta, 2022](#)). Helsingin, Espoon ja Vantaan kaupunkipyöräjärjestelmien sopimukset ovat voimassa vuoden 2025 loppuun asti.

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 kestävyiden 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 kehittämiseen ja kalustoinvestointeihin varauduttava

Junaliikenteen kehittäminen uudella ja nykyisellä rataverkolla sekä maankäytön kehittäminen ja tiivistäminen rataverkon varrella lisäävät tarvetta lisätä junaliikenteen operointia ja kalustoa. Lisäksi nykyiset liikenteessä olevat Sm5-junat ovat 2020-luvulla tulossa peruskorjauskään, ja elinkaarensa päässä olevaa junakalustoa tulee uudistaa. Helsingin seudun lähijunaliikenteen palvelutason kehittäminen tulee ajankohtaiseksi 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, mikä osaltaan edellyttää myös uusien lähijunaliikenteen varikoiden toteutusta. MAL 2023 -investointiohjelmaan sisältyviä kehittämishankkeita on kuvattu tarkemmin alla.

Espoon kaupunkiradan rakentaminen on parhaillaan käynnissä. MAL-investointiohjelmassa on esitetty toteutettavaksi Espoon kaupunkiradan lisätoimenpiteitä, jotka parantavat operoinnin, radan kunnossapidon ja erityisesti häiriönhallinnan toimintaedellytyksiä Espoon kaupunkiradalla. Nämä ovat Leppävara- ja länsipuolen vaihteet, Kauniaisten raiteenvaihtopaikka sekä Kauklahden itäpuolen vaihdemuutokset. Kustannustasoltaan suhteellisen pienillä toimenpiteillä lisätään koko hankkeesta saatavaa hyötyä. Investointikustannukset ovat selvästi pienemmät ja liikenteelliset haitat vähäisemmät, kun toimenpiteet toteutetaan Espoon kaupunkiradan rakentamisen yhteydessä.

Päärata on tärkeä yhteys niin valtakunnalliselle henkilö- ja tavaraliikenteelle kuin myös Helsingin seudun lähijunaliikenteelle. Pääradan kehittämisen toinen vaihe on käynnissä ja kolmatta vaihetta suunnitellaan parhaillaan. Helsinki–Riihimäki-rataosan parantaminen lisää rataosan välityskykyä ja mahdollistaa junatarjonnan kasvattamisen. Kehittämistoimien myötä rataosan liikenteen häiriöherkkyys vähenee ja junaliikenteen täsmällisyys paranee. Junatarjontaa voidaan kasvattaa toisen vaiheen jälkeen Helsingin ja Jokelan välillä ja kolmannen vaiheen jälkeen Riihimäeltä saakka. Pääradan kehittämisen kolmas vaihe on sisällytetty MAL 2023 -suunnitelman investointiohjelmaan.

Helsinki–Pasila-ratakapasiteettiselvityksen mukaisesti tulevaisuuden junaliikenteen oletus- että maksimiliikenne pystytään sovittamaan Helsingin ratapihalle ja Helsinki–Pasila-välille, eikä kapasiteettitarve edellytä Pissararadan rakentamista ([Helsinki–Pasila -kapasiteettiselvitys, 2022](#)). Helsinki–Pasila-välin kapasiteetin varmistaminen edellyttää kuitenkin toimenpiteenä yksittäisiä vaihdemuutoksia ja

geometriamuutoksia nykyisellä Helsingin ja Pasilan rautatiealueella. Lisäksi edellytyksenä on, että Digiratahankkeen mukainen kulunvalvonta toteutetaan, elinkaarensa päässä oleva nopean lähijunaliikenteen kalusto uusitaan ja lähijunaliikenteen varikot toteutetaan.

Henkilöliikenteen aloittaminen Keravan ja Nikkilän välillä edellyttää parannustöitä rataosuudella sekä riittävän maankäytön kehittymistä alueella, jotta hankkeen toteuttaminen ja lähijunaliikenteen järjestäminen olisi kannattavaa. Tavoitteeksi on asetettu, että radan vyöhykkeellä (1 km läheisyydessä radasta) asuisi 20 000 asukasta. Nykyinen HSL:n kalusto ei riitä uuden rataosuuden liikennöintiin. Vakituisen henkilöliikenteen aloittaminen rataosalla edellyttäisi kalustoinvestointeja ja varikoiden toteuttamista. MAL 2019 -suunnitelman ([MAL 2019 -suunnitelma, 2019](#)) mukaisesti Sipoon ja Keravan kuntien ylimääräisistä rahoitusosuuksista liikenteen ope-
rintikustannuksiin tulee sopia seudullisesti. Näistä rahoitusosuuksista Sipoo on ilmoittanut ottavansa vastuun.

Kehäradalle toteutetaan Lapinkylän asema vuosina 2032-2035. Kivistön keskustan maankäyttö ja tuleva kaupunkirakenne tulevat tukeutumaan uuteen Lapinkylän asemaan.

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

HSL-junaliikenteen kalustotarpeen arvioidaan olevan noin 139 yksikköä vuoteen 2040, kun Sm5-sarjan sähkömoottorijunia on nykyisellään 81 kappaletta. Kalustotarvearvio sisältää kunnossapitovaran (8 yksikköä). Tulevaisuuden kalustotarpeisiin on varauduttava jo nyt, huomioiden pitkät hankintojen ajat sekä varikkotarpeet.

Valtion vastuulla olevan alueellisen junaliikenteen toimivuus ja palvelutaso ovat tärkeitä erityisesti HSL-alueen ulkopuolisille kunnille ja laajemmin koko työssäkäyntialueelle. LVM:n tilaamia VR:n lähijunia liikennöidään Helsingistä Riihimäen ja Lahden suuntiin (R- ja Z-junat) 9-vuotisella ostoliikennesopimuksella. Z- ja R-junat palvelevat työssäkäyntiä ja asiointiliikennettä ja junavuorojen tihentäminen nähdään tärkeänä toimenpiteenä pidemmällä aikavälillä. Tarjonnan osalta on kuitenkin

huomioitava muutokset liikkumistottumuksissa ja liikkumisen ajallisessa jakautumisessa. Alueellisen junaliikenteen kehittämisen ja mahdollisten junavuorojen lisäämisen osalta on tarve tiivistää yhteistyötä kuntien sekä Päijät-Hämeen liiton, Uudenmaan liiton, LVM:n, VR:n ja HSL:n kesken.

Liikenne 12 -suunnitelman linjausten mukaisesti valtio uusii junien kulunvalvontajärjestelmän toteuttamalla **Digiratahankkeen** ([Liikenne 12 -suunnitelma, 2021](#); [Digirata, 2022](#)). Nykyisen kulunvalvontajärjestelmän elinkaari päättyy 2030-luvun puoliväliin mennessä. Lisäksi uudet ratalinjaukset vaativat EU:n velvoittamana uudenlaista kulunvalvontaa ([ERTMS, European Rail Traffic Management System, 2019](#)). Digirata mahdollistaa ratakapasiteetin kasvattamisen sekä mahdollistaa junien lisäämisen rataverkolla, parantaa junaliikenteen täsmällisyyttä ja luotettavuutta, vähentää häiriöiden vaikutuksia ja kestoja sekä lisää rataverkon turvallisuutta. Digirata lisää myös osaltaan mahdollisuuksia lähi- ja taajamajunaliikenteen kehittämiseksi Helsingin seudulla, kun ruuhkaisia rataosuuksia on mahdollista liikennöidä tiheämällä junaväleillä. Digirata -hankkeen ja kalustohankinnan myötä valmistaudutaan tihentämään junaliikenteen vuoroväli kaupunkiradoilla 10 minuutista 7,5 minuuttiin.

Digiradan mukainen ETCS-järjestelmä (European Train Control System) edellyttää uutta laitteistoa sekä ratainfraan että kalustoon. Valtio vastaa valtakunnallisen Digirata-hankkeen kustannuksista. Hankkeen toteuttamiseksi valtion ja kuntien tulee osaltaan varmistaa omistamiensa yhtiöiden junakaluston varustelu. Laitevarustelu täsmentyy investoinnin suunnittelun yhteydessä. Digiratahankkeen etenemissuunnitelman mukaisesti Digiradan rakentaminen tapahtuisi Helsingin seudulla pääosin vuosina 2030–2033 ja arvioitu käyttöönotto vuosi oli 2033. Helsingin seudun lähijunaliikenteen osalta kaluston varustelun tulisi olla ETC-yhteensopiva vuoteen 2033 mennessä. Oikoradan osalta rakentaminen tapahtuisi suunnitelman mukaan vuosina 2037–2038 ja käyttöönotto vuonna 2038. Kaluston varustelun kustannuksista ei ole vielä varmuutta, mutta kustannusten ennakoidaan olevan merkittäviä. Junaliikenteen järjestämisen osalta on selviteltävä investointitarpeita tarkemmin sekä valmistauduttava investointikustannuksiin. Uusi kulunvalvontajärjestelmä on käytössä koko Suomen rataverkolla vuoteen 2040 mennessä ([Digirata, 2022](#)).

Lähijunaliikenteen varikot edellytys junaliikenteen kehittämiseksi

Tulevaisuuden lähijunaliikenteen käyttöön hankittava uusi kalusto ei tule mahtumaan Ilmalan varikolle, joka toimii nykyisellään Pääkaupunkiseudun Junakalusto Oy:n (JKOY) lisäksi VR-Yhtymä Oy:n lähi- ja kaukojunaliikenteen junakaluston varikkona. Varikoita tarvitaan sekä junien huoltoon että säilyttämiseen. HSL:n arvioiden mukaan junaliikenteen kehittäminen edellyttäisi yhteensä lähes 140 junaa.

Pitkän aikavälin ratkaisun tulee tarjota säilytys- ja kunnossapitokapasiteetti 160 junayksikölle. 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 huoltoraiteet voidaan ottaa linjaliikenteen käyttöön ja HSL:n junien kunnossapito siirretään pois Ilmasta. Myöskään uusia ratahankkeita ei kannata rakentaa, jos kapasiteettia ei saada vapautettua Helsinki-Pasila -osuudelta uusien varikoiden myötä.

Lähijunaliikenteen varikoiden suunnittelun edistämisestä Rantaradan, Kehäradan ja Pääradan suunnissa on sovittu MAL-sopimuksessa vuosille 2020–2031 ([MAL-sopimus, 2020](#)). Lähijunaliikenteen varikkojen toteutuksen etenemisessä on ollut merkittäviä haasteita, eikä varikoiden sijoittumisesta ole toistaiseksi tehty päätöksiä. HSL ei voi käynnistää uuden kaluston hankintaa ennen ensimmäisen varikon etenemistä. Kalustohankintojen viivästyminen voi johtaa siihen, ettei junakalusto tule riittämään suunnitellun liikenteen järjestämiseen.

Varikoiden toteutukseen tulee varata aikaa kapasiteetin lisäämisen viedessä useita vuosia. Varikkojen kaavoituksen voidaan arvioida kestävän noin 2–4 vuotta ja suunnittelun ja toteutuksen noin 4–5 vuotta. Sijaintien sopiminen onkin kiireellistä, jotta lähijunaliikennettä voidaan tulevaisuudessa kehittää ja kalustohankintoja toteuttaa. Uuden kaluston hankinta vie myös aikansa. Hankintaprosessin alusta kuluu noin 5 vuotta junan saapumiseen.

Varikoiden sijaintia on selvitetty lähijuna-alueen varikkoselvityksessä Väyläviraston toimesta vuonna 2020 ([Lähijunaliikennealueen varikkoselvitys, 2020](#)) ja Junakalustoyhtiön toimesta vuonna 2022 ([HSL-alueen lähijunaliikenteen alustava varikkoselvitys, 2022](#)). Selvityksissä on tunnistettu, että lähiliikenteen junien käyttöön tarvittaisiin kolme uutta varikkoa, joista kaksi olisi kunnossapitovarikkoja ja yksi säilytysvarikko. Varikoiden on edullista sijaita lähellä linjojen pääteposteitä, jolloin junien siirtoajat ovat mahdollisimman lyhyitä ja liikennöinti varikoiden ja pääteasemien välillä on vähäistä. Näin ollen siirtoajat eivät kuormita ratakapasiteettia, eikä synny juurikaan ylimääräisiä liikennöintikustannuksia. Pienemmät liikennöintikustannukset tehostavat osaltaan joukkoliikenteen taloutta.

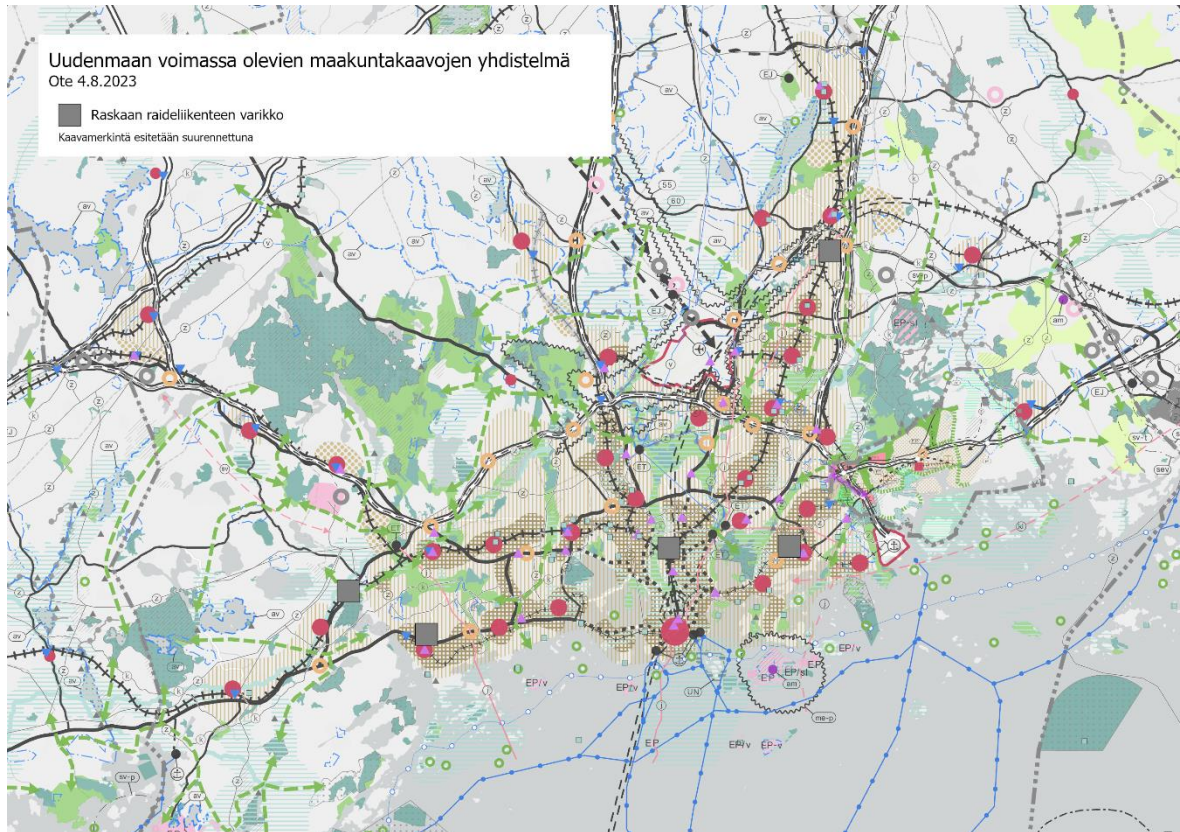
HSL-alueen lähijunaliikenteen alustavassa varikkoselvityksessä on esitetty, että Pääradan suunnalla hyvä varikon sijainti olisi lähellä Keravan liikennepaikkaa. Keravan läheisyydessä sijaitseva varikko palvelisi jatkossa myös Nikkilän ja Järvenpään lähijunaliikennettä. Keravan läheisyydestä toimivaksi 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**.

Kunnossapitokapasiteetin rakentamiseen tulisi varautua alusta alkaen, vaikka ensi vaiheessa toteutettaisiin pelkkä säilytysvarikko. Uusien junien kunnossapito voidaan arvioiden mukaan hoitaa Ilmalan varikolla, eikä uusien kunnossapitopaikkojen rakentaminen ole siten tarpeen ensimmäisessä vaiheessa.

Uusimaa 2050 -kaavassa lähijunaliikenteen varikkoja koskevat merkinnät ovat Helsingin Ilmalassa sekä uudet varikot Rantaradalla Kirkkonummen ja Espoon rajalla sekä Pääradalla Keravan Jäspilässä (kuva 21). Ilmalan varikko on merkitty Helsingin asemakaavoituksessa rautatiealueeksi ja Helsingin yleiskaavassa 2016 yhdyskuntateknisen huollon alueeksi. Mankin ja Luoman osalta alueet sijaitsevat Espoon eteläosien yleiskaavassa ja Kirkkonummen yleiskaavassa 2020 maa- ja metsätalousvaltaisella alueella. Kummallakaan alueella ei ole voimassa olevaa asemakaavaa. 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-asemakaavassa alue on merkitty rautatiealueeksi. Varikon sijoittaminen Jäspilään ei edellyttäisi kaavamuutoksia.



Kuva 21. Uusimaa-kaavassa raskaan raideliikenteen varikot on sijoitettu Helsingissä Ilmalan, Rantaradalla Kirkkonummen ja Espoon rajalle (Mankki/Luoma) sekä Pääradalla Keravan Jäspilään.

Uusi säilytysvarikko tulisi liikenteellisen toimivuuden näkökulmasta rakentaa joko Pääradan varteen Keravan Jäspilään tai Rantaradalle Espoon Mankkiin tai Kirkkonummen Luomaan. Suunnittelutilanteen vuoksi Keravan Jäspilä on edullisempi paikka ensimmäiselle varikkohankkeelle, sillä alue on kaavoitettu rautatiealueeksi ja kaupunki on osoittanut halua varikon saamiseksi alueelleen.

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 ratasepin 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 kehittyy

Seudullisen pikaraitiotieverkoston kehittyminen on käynnistynyt jo aiempien MAL-sopimusten ([Ympäristöministeriö, 2022](#)), HLJ-suunnitelmien (kts. [Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma, 2015](#)) ja MAL 2019 -suunnitelman ([MAL 2019 -suunnitelma, 2019](#)) pohjalta. Raide-Jokerin rakennustyöt ovat loppusuoralla ja liikennöinti alkaa arviolta vuoden 2024 alussa. Kruunusiltojen rakentaminen on aloitettu ja tavoitteena on, että liikenne käynnistyisi vuonna 2028. Länsi-Helsingin raitioteiden toteutuksesta on sovittu MAL-sopimuksessa vuosille 2020–2031. Länsi-Helsingin raitiotiet yhdistyvät Helsingin kantakaupungin raitiotieverkkoon, Raide-

Jokeriin, Rantarataan ja Kehärataan sekä parantavat joukkoliikennejärjestelmän kokonaisuutta.

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

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

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

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

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. Hakaniemi–Länsisatama-yhteys parantaa ja nopeuttaa tärkeiden liikenteellisten solmukohtien (Hakaniemi, rautatieasema, Länsisatama) välistä liikennettä ja jatkaa Kruunusiltojen yhteyttä keskustan läpi.

Pikaraitioteiden osalta on tärkeää varmistaa liikennöinnin nopeus (yli 25 km /h), jotta ko. yhteyksien ja joukkoliikenteen kilpailukykyisyys toteutuisi. Hankkeiden jatko-suunnittelussa 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. Vantaan pikaraitiotien osalta MAL 2023 -investointiohjelmassa on tunnistettu tarve vaihtopysäkkien toteutukselle Lahdenväylällä (vt 4), Porvoonväylällä (vt 7) sekä Tuusulanväylällä (kt 45).

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.
- Pikaraitioteiden ja metron valtionavustuksissa on huomioitava myös varikoiden kustannukset.

Kävelyn edistäminen tukee liikennejärjestelmän sujuvuutta sekä kestäväää ja terveellistä liikkumista

Kävely on ympäristöystävällinen, sosiaalisesti tasapuolinen ja niin ympäristölle kuin liikkujalle itselleen terveellinen kulkumuoto. Turvattomat ympäristöt vähentävät kävelyä. Turvattomiksi kävely-ympäristöiksi koetaan usein alueet, joilla on esimerkiksi suuri määrä autoliikennettä, kapeat jalkakäytävät, vaaralliset ylitykset tai huono valaistus. ([Liikennejärjestelmän terveysvaikutukset, 2017.](#))

Ennen koronapandemiaa lähes kolmasosa (29 %) syksyn arkipäivän matkoista tehtiin Helsingin seudulla jalan ([Liikkumistottumukset Helsingin seudulla 2018, 2019](#)). Koronapandemian myötä kävelyn osuus matkoista on noussut ainakin Helsingissä. Vaikka kävely on usein melko paikallinen liikkumismuoto, on se seudullisesta näkökulmasta aina osa jokaista matkaa. Kävely on myös ylivoimaisesti yleisin joukkoliikenteen liityntämuoto: 96 % joukkoliikenteen liityntämatkoista tehdään Helsingin seudulla jalan. Kävelyolosuhteita parantamalla voidaan lisätä joukkoliikenteen käyttöä ja parantaa matkakokemusta. Kävelyolosuhteet vaikuttavat myös asuinalueiden arvostukseen ja kävelyetäisyydellä olevia palveluita pidetään tärkeänä asuinalueen

viihtyisyystekijänä ([Seutubarometri, 2021](#)). Kävelyn edistämiseen liittyy kuitenkin haasteita niin seudullisen liikennejärjestelmän seurannan ja arviointimenetelmien kuin poliittisen tahtotilan rakentamisenkin näkökulmasta ([Kävelyn roolin määrittämisen strategisessa maankäytön ja liikenteen suunnittelussa, 2022](#)).

Kävelyn painoarvoa osana liikennejärjestelmää on tärkeää nostaa, minkä toteuttamiseksi Helsingin seudulla laaditaan kävelyn edistämishjelma. Laadittava kävelyn edistämishjelma tähtää kävelyn lisäämiseen sekä sen parempaan huomioimiseen liikenteen ja liikennejärjestelmän sekä maankäytön suunnittelussa niin itsenäisenä kulkumuotona kuin keskeisimpänä joukkoliikenteen liityntämuotona. Edistämishjelmassa laaditaan visio kävelylle ja sitä toteuttavat konkreettiset toimenpiteet. Valmistelussa huomioidaan kävely-yhteyksien laatu ja kunnossapito, infrastruktuurin kehittämiseen tarvittava rahoitus, seurantatietojen systematisointi, viestintä ja markkinointi, eri alueille soveltuvat toimenpiteet sekä toimenpiteiden vaikuttavuuden arviointi, mittarit ja seuranta. Työtä varten nimitetään ohjausryhmä, jossa on edustus niin seudun kunnista, valtiolta, HSL:stä kuin muilta keskeisiltä yhteistyötahoilta. 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.

Alustavia linjauksia (avattu alla) käsitellään ja muokataan edistämishjelmassa. Myös linjauksia toteuttavat 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.

Valtio ja kunnat tukevat liikennejärjestelmän toimivuutta ja tasa-arvoa sektorirajat ylittäen panostamalla kävely-ympäristöön

Valtio ja kunnat tukevat liikennejärjestelmän tasa-arvoa ja turvallisuutta edistämällä kävelyä: kulkumuotoa, jota kaikki asukkaat käyttävät vähintään matkan alussa ja lopussa, ja jota suurin osa lapsista ikääntyneisiin voi hyödyntää.

Jalankulku- ja pyörävyöhykkeet ovat edelleen asukkaiden suosimia liikuntapaikkoja ja niiden ympärivuotinen ylläpito on priorisoitu korkealle.

Aktiivinen liikkuminen alkaa pienestä ja muodostuu osaksi elämää ja rutiineja. Aktiivista liikkumista tukeva ympäristö on omalta osaltaan kääntänyt liikkumattomuuden ja ylipainon aiheuttamat ongelmat laskuun.

Liikennesektori tekee säännöllistä yhteistyötä yli sektorirajojen, erityisesti opetuksen ja terveydenhuollon ammattilaisten asiantuntemusta hyödyntäen, mikä edistää kaikkien sektoreiden tavoitteiden toteutumista.

Helsingin seudulla maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnittelussa toteutetaan EU-tasolla ja Suomessakin sovellettavaa terveys kaikissa politiikoissa -periaatetta ([Health in all policies/HIAP](#)).

Hyvät kävely-yhteydet joukkoliikenteeseen mahdollistavat saumattoman ja helpon liikkumisen

Hyvät kävely-yhteydet muodostavat yhdessä joukkoliikenteen kanssa liikkumisen kokonaisuuden, joka mahdollistaa sujuvan liikkumisen ilman autoa niin lyhyillä kuin pitkilläkin matkoilla. Kävely-yhteydet joukkoliikenteeseen ovat esteettömiä, sujuvia ja toimivia ympäri vuoden.

Joukkoliikenteen asemat ja pysäkit ovat turvallisia, siistejä ja miellyttäviä kutsuen käyttämään joukkoliikennettä. Asemanseutujen vahvistaminen kävely-ympäristöinä tukee ydinalueiden eloisuutta, houkuttelevuutta ja elinvoimaisuutta sekä parantaa mahdollisuuksia kannattavien palveluiden tarjoamiselle. Asemat toimivat myös eri alueiden maamerkkeinä ilmentäen vaikutusalueensa hyviä ominaispiirteitä.

Liikkumisympäristö on miellyttävää ja tasa-arvoista sekä edistää terveyttä

Kävely-ympäristö on miellyttävää ja kutsuu kulkemaan: liikkumisympäristö edistää terveyttä. Keskusta-alueilla sekä aluekeskustoissa on mukavaa ja turvallista liikkua jalan ja jalankulku ja pyöräily ovatkin niiden pääasiallisia kulkumuotoja. Liikkujalle maksuttomana ja tilatehokkaana kulkumuotona kävelyn edistäminen on parantanut liikennejärjestelmän tasa-arvoa ja toimivuutta. Kävely-ympäristöt toteutetaan esteettöminä ja erityisryhmien tarpeet otetaan laajasti huomioon.

Liikkumisympäristöä on monipuolistettu ja sen miellyttävyyttä on parannettu erilaisin valo- ja ääniteoksien, värien, kävelykaduin sekä julkisin taideteoksien etenkin seudun keskuksissa. Kävely-ympäristöä koristaa julkinen ja yhteisöllinen taide ja ennen harmaita, betonisia ja pimeitä alikulkuja on parannettu myös yhteistyössä esimerkiksi koulujen ja ammattioppilaitosten kanssa. Tämä on samalla vähentänyt julkiseen

ympäristöön kohdistuvaa ilkivaltaa ja tuonut siten kustannussäästöjä huolto- ja ylläpitotarpeen vähennyttä.

Miellyttävä liikkumisympäristö lähivihreineen tukee luonnon monimuotoisuutta, ilmastomuutokseen sopeutumista sekä asukkaiden mielenterveyttä. Alakoululaislasten on turvallista kulkea yksin ja suurin osa heistä käveleekin, skeittailee, potkulautaillee tai pyöräilee koulumatkat. Aktiivinen liikkumisympäristö ylläpitää myös vanhenevan väestön itsenäistä liikkumista ja toimintakykyä.

Kävelyn turvallisuus on keskeisimmillä alueilla priorisoitu korkealle

Autoilun melu, pakokaasut ja turvallisuushaitat on minimoitu siellä, missä on paljon jalankulkijoita ja pyöräilijöitä. Erityisesti seudun keskuksissa autoilijat liikkuvat aktiivisten kulkumuotojen ehdoilla, mikä on varmistettu esimerkiksi alueellisilla, alhaisilla nopeusrajoituksilla ja tarvittaessa myös hidastein ja ajokielloin. Liikkumisympäristö viestii sopivasta nopeudesta varmistaen, ettei autolla tule ajettua liian kovaa, mikä on kaikkien liikkujien etu.

Lyhyiden automatkojen määrä on vähentynyt, mikä näkyy autoliikenteen verkolla sujuvuuden kasvuna ja matka-aikojen vaihtelun vähenemisenä. Tämä on osaltaan mahdollistanut sujuvuuden ja riittävät ajonopeudet niillä väylillä, joissa ihmiset liikkuvat vain ajoneuvojen sisällä.

Kävelyn hyvät vaikutukset tunnetaan laajasti ja niitä mitataan

Ympäristön miellyttävyyden vaikutukset liikkumiseen ovat laajasti tiedossa ja dokumentoitu. Jalankulun hankkeiden hyöty-kustannussuhteiden laskemiseksi on kehitetty toimivia menetelmiä ja niiden hyödyntäminen on kiinteä osa maankäytön ja liikenteen suunnittelua. Kävelyn määriä mitataan ja seurataan. Kävelyolosuhteita arvioidaan ja asukkaiden näkemyksiä hyödynnetään kävelyn edistämisessä.

Myös työnantajat ovat heränneet aktiivisen liikkumisen hyötyihin, minkä vuoksi niin julkisen kuin yksityisen sektorin työnantajista useimmat tukevat työntekijöidensä aktiivista liikkumista työpaikoille ja vapaa-ajalla.

Pyöräliikenne on terveellinen ja tilatehokas kulkumuoto

Pyöräliikenne on ympäristöystävällinen, sosiaalisesti tasapuolinen ja tilatehokas sekä niin liikkujalle itselleen kuin ympäristölle terveellinen kulkumuoto. Pyöräliikenteen määrään keskeisesti vaikuttavia tekijöitä ovat yhdyskuntarakenne ja

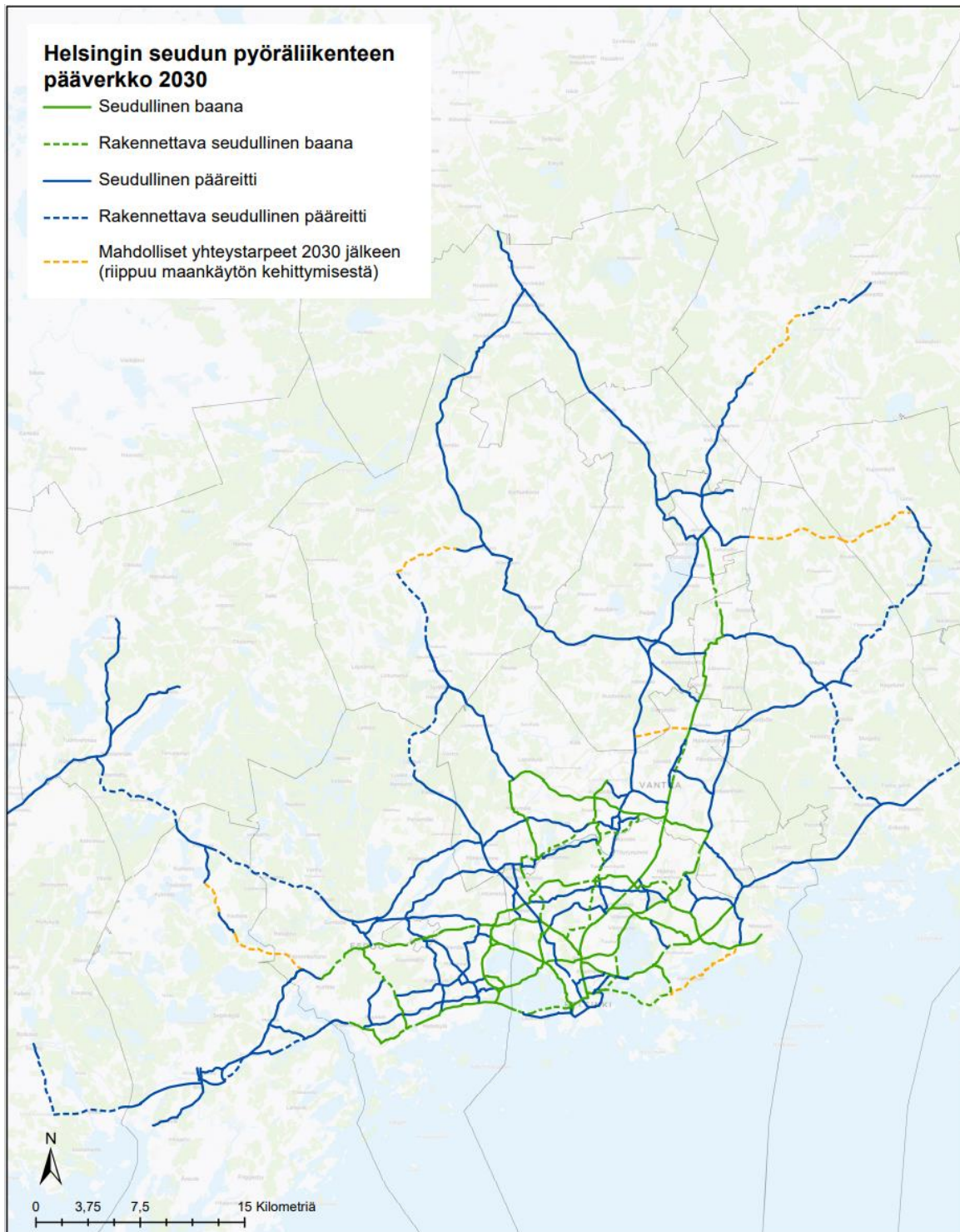
liikenneverkko, pyöräilyinfrastruktuurin laatu sekä muiden kulkutapojen hinnoittelu ([Liikennejärjestelmän terveysvaikutukset, 2017](#)).

Vuoden 2018 syksyllä keskimäärin 9 % arkipäivän matkoista tehtiin Helsingin seudulla pyöräillen. Pyöräiliikenteen seudullisia haasteita ovat puuttuvat yhteydet etenkin osassa KUUMA-seutua ja seudullisesti jäsentymätön verkko sekä puutteet sen laadussa. Yhteyksien kehittämistä haastavat seudulla osin pitkät etäisyydet, vaihtelevat nykyiset ja potentiaaliset käyttäjämäärät sekä epävarmuudet pyöräilymäärien kehityksessä. Myös seudullisen pyöräilyverkon kunnossapidon laatu erityisesti talvella ja sen seudullinen vaihtelevuus ovat pyöräiliikenteen kannalta ongelmallisia. ([Liikkumistottumukset Helsingin seudulla 2018, 2019](#).)

Laadukas pyöräiliikenteen infrastruktuuri on yksi tärkeimmistä keinoista lisätä pyöräilyä. Liikenteen päästöjen vähentämisen kannalta vaikuttavimpia hankkeita ovat baanahankkeet sekä uudet pyöräiliikenteen yhteydet ja pyöräkaistat. Fossiilittoman liikenteen tiekartassa linjataan, että valtio ohjaa kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelmaan rahoitusta 30 milj. euroa/vuosi vuosina 2022–2024 ja vuoden 2024 jälkeisistä tukitasoista päätetään osana Liikenne12 -työtä. Rahoituksen edellytyksenä on, että kunnat käyttävät kävely- ja pyöräiliikenteen hankkeiden rahoittamiseen vastaavan summan. ([Fossiilittoman liikenteen tiekartta, 2021](#); [Liikenne 12 -suunnitelma, 2021](#).)

Pyöräilyn houkuttelevuuden lisäämiseksi Helsingin seudulla luodaan miellyttävää ja turvallista pyöräily-ympäristöä edistämällä laadukkaan ja yhtenäisen seudullisen pääverkon toteutusta. Pyöräilijöiden nopeuserot vaihtelevat, samoin pyörien koot: tavaroiden ja ihmisten kuljetukseen soveltuvat taakkapyörät ja peräkärryt edellyttävät enemmän tilaa kuin perinteiset kaksipyöräiset polkupyörät. Niin pyöräiliikenteen houkuttelevuuden kuin liikenneturvallisuuden näkökulmasta on tärkeää, että rakennettava infrastruktuuri mahdollistaa erilaisten pyöräilijöiden nopeuserot ja tilantarpeen.

Helsingin seudun pyöräilyn pääverkon päivitys on valmistunut syyskuussa 2022 (kuva 22). Helsingin seudun pyöräiliikenteen pääverkko (804 km) muodostuu seudullisista pääreiteistä ja pääreittien laadukkaimmista ja käytetyimmistä osuuksista eli baanoista. Seudulliset pääreitit (556 km, 69 % pääverkosta) yhdistävät eri kuntien kuntakeskukset ja merkittävimmät aluekeskukset toisiinsa ja varmistavat pääverkon seudullisen jatkuvuuden kuntarajoista riippumatta. Baanat (248 km, 31 % pääverkosta) yhdistävät seudun kuntakeskuksia tai aluekeskuksia keskenään yhteyksissä, joissa pyöräiliikenteen kysyntä on suurinta.



Kuva 22: Helsingin seudun pyöräliikenteen pääverkko vuoteen 2031.

Rakennettavaa pääverkkoa on yhteensä 138 km (17 % koko verkosta), josta 62 km on pääreittejä ja 76 km baanoja. Lisäksi verkolla on parannettavia osuuksia, joista suuri osa koskee baanaverkon osalta pyörätien leventämistä sekä jalankulun ja pyöräliikenteen erottelua. Vastaavia parannustarpeita on myös seudullisilla pääreiteillä.

Toimenpideohjelman yhteenlaskettu kustannusarvio on noin 420 miljoonaa euroa vuoteen 2031 mennessä, josta noin 220 miljoonaa kohdistuu vuosina 2024–2027 toteutettaviin ensimmäisen hankekorin toimenpiteisiin. Kustannusarviot perustuvat joko olemassa oleviin suunnitelmiin tai kilometripohjaisiin arvioihin. Verkon toteutus priorisoidaan seudullinen tasapuolisuus huomioiden.

Myös pyöräliikennemäärien seuranta systematisoidaan. Pääverkon päivitystyössä on tunnistettu ne kohdat, joihin pyöräliikenteen automaattisia laskimia olisi hyvä lisätä pyöräliikennemäärien verkollisen seurannan parantamiseksi. MAL 2023 -suunnitelmakaudella toteutetaan seudullisen pyöräilyn pääverkon puuttuvat osat sekä varmistetaan verkon hyvä laatutaso ja talvikunnossapito vuoteen 2030 mennessä. Toimenpiteen toteutuminen edellyttää, että kunnat ja valtio lisäävät rahoitustaan pyöräilyn pääverkon edistämiseksi. Suunnitelmakaudella seurataan verkon toteutusta ja parannetaan kunnossapitoa pääverkkosuunnitelman mukaisesti. Pyöräilyn edistämisessä hyödynnetään kansainvälisiä verkostoja ja kokemuksia ja tiedonvaihtoa eri toimijoiden kesken lisätään. Pyöräilyn pääverkkotyön jatkotyönä valmistellaan tarvittaessa pyöräilyn seudullinen viitoitus- ja opastussuunnitelma.

Toimiva pyöräliikenne edellyttää laadukkaan seudullisen pääverkon lisäksi kattavaa ja hyvää infrastruktuuria kunnan muilla alueilla. Keskeisiä alueita ovat esimerkiksi seudun kuntien keskukset ja alakeskukset, joissa pyöräliikenteen kilpailukyvyn varmistaminen on erityisen tärkeää. Pyöräilyn seudullisen pääverkon lisäksi kunnat ja valtio parantavat pyöräliikenteen edellytyksiä yhteistyössä myös pääverkon ulkopuolisilla väylillä ja alueilla.

Liikkumisen ohjaus on osa kestävän liikkumisen keinovalikoimaa

Liikennejärjestelmän toimivuutta voidaan tehostaa neuvonnalla ja markkinoinnilla, jota kutsutaan myös liikkumisen ohjaukseksi. Liikkumisen ohjauksella pyritään edistämään kestävien kulkutapojen valintaa. Liikkumisten ohjauksen toimenpiteillä liikkumista aiheuttavat toimijat, kuten työpaikat, koulut, palvelut ja tapahtumien järjestäjät, voivat vaikuttaa omien työntekijöidensä tai asiakkaidensa liikkumiseen.

Liikkumisen ohjauksen toimenpiteitä ovat esimerkiksi työpaikkojen ja koulujen liikkumissuunnitelmat sekä erilaiset kestävän liikkumisen tiedotus- ja markkinointikampanjat. Liikkumisen ohjausta hyödyntävissä Euroopan maissa toiminta on usein keskitetty valtion alaisuudessa olevalle toimijalle, joka koordinoi toimintaa ja vastaa esimerkiksi rahoituksista eri projekteille. Tämän lisäksi voi olla erilaisia seudullisia toimijoita. Eräissä maissa, kuten Belgiassa, laki edellyttää liikkumissuunnitelmien laatimista isoimmilta yrityksiltä. Liikkumisen ohjauksen vaikuttavuutta selvittäneen

tutkimuksen mukaan liikkumisen ohjauksen toimenpiteillä on voitu vähentää henkilöautomatkoja toimenpiteen mukaan yhdestä prosentista jopa 50 %:iin ([Liikkumisen ohjauksen keinojen vaikutukset kulkutapaan, 2016](#)).

Fossiilittoman liikenteen tiekartassa ([Fossiilittoman liikenteen tiekartta, 2021](#)) on esitetty, että liikkumisen ohjauksen valtionavustuksen tasoa nostettaisiin nykyisestä noin 0,6–0,9 miljoonan euron tasosta 2,5 miljoonaan euroon. Valtionavustusta pyritään hyödyntämään myös Helsingin seudun liikkumisen ohjauksen hankkeissa.

Liikkumisen ohjauksen työtä tukevat muun muassa erilaiset liikkumisen ohjauksen hankkeet sekä Viisaan liikkumisen verkosto – VILI. VILI-verkosto yhdistää liikkumisen ohjauksen parissa työskenteleviä ja asiasta kiinnostuneita tahoja Suomessa. Helsingin seudulla ei toistaiseksi ole tahoa, joka koordinoisi ja toteuttaisi liikkumisen ohjausta seudullisesti. Kunnat ja muut organisaatiot toteuttavat liikkumisen ohjauksen toimenpiteitä muun toimintansa ohessa. Liikkumisen ohjaukselle tarvitaan lisää painoarvoa ja jatkuvuutta.

Osapuolet toteuttavat rohkeasti erilaisia liikkumisen ohjauksen hankkeita ja osallistuvat aktiivisesti Viisaan liikkumisen verkoston toimintaan. Toimenpiteiden vaikutukset tunnistamalla löydetään tehokkaimmat keinot erilaisiin kohteisiin ja edistetään liikkumisen ohjauksen toiminnan jatkuvuutta ([Liikkumisen ohjauksen keinojen vaikutukset kulkutapaan, 2016](#)). Lisäksi edistetään liikkumissuunnitelmien tekoa niin julkisen kuin yksityisen sektorin isoimmilla työpaikoilla (esim. yli 200 työntekijän työpaikoilla).

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 rahoitustaan 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 kestävä liikumisen hankkeita sekä parantavat kestävä liikumisen neuvontaa mm. uusille asukkaille.
- Yksityiset ja julkiset toimijat toteuttavat liikkumissuunnitelmia suurimmilla työpaikoilla (erityisesti työpaikoilla, joissa on vähintään 200 työntekijää). Yrityksiä kannustetaan lisäämään joukkoliikenteen työsuhtematkalippujen ja työsuhtepörien tarjontaa työntekijöilleen.

5.1.4. Vähennämme liikenteen ja asumisen CO₂ -päästöjä

Liikenteen päästöjä vähennetään monipuolisella keinovalikoimalla

Kansallisella tasolla Suomi on sitoutunut vähentämään taakanjakosektorille kuuluvan kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä vähintään 50 prosentilla vuoteen 2030 mennessä. Vuoteen 2045 mennessä tavoitellaan kokonaan fossiilitonta liikennettä. Fossiilittoman liikenteen tiekartassa on kuvattu keinoja, joilla kotimaan liikenteen päästövähennystavoitteet saavutettaisiin.

EU on asettanut tavoitteekseen saavuttaa ilmastoneutraaliuden vuoden 2050 mennessä. Välitavoitteena on vähentää kasvihuonekaasupäästöjä 55 % vuoteen 2030 mennessä. Tätä tavoitetta toteuttamaan komissio on antanut ns. [55-valmiuspaketin](#), joka sisältää joukon ilmasto- energia- ja liikennelainsäädännön tarkistuksia sekä uusia aloitteita. Paketti sisältää mm. tieliikenteen ja rakennusten lämmityspolttoaineiden päästökauppaa, henkilö- ja pakettiautojen CO₂-raja-arvoja ja vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfrastruktuuria koskevia aloitteita sekä monia muita kokonaisuuksia, joita ei käsitellä tässä suunnitelmassa tarkemmin.

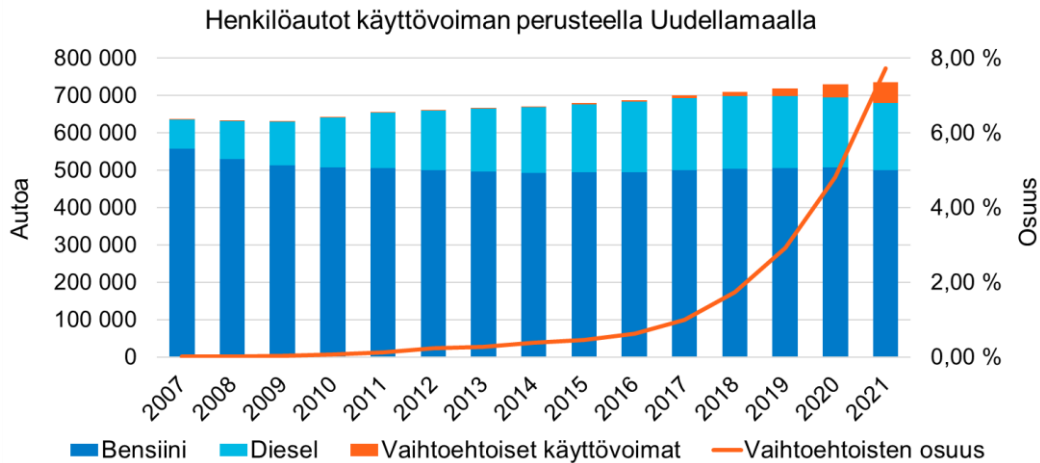
Liikenteen valtakunnallisen kasvihuonekaasupäästöjen perusennusteen 2020–2045 mukaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vähenevät nykyisillä toimenpiteillä noin 40 % vuosina 2005–2030 (tavoite 50 %) ([Tieliikenteen perusennuste, 2021](#)). Ennusteessa otetaan huomioon sellaisten ohjauskeinojen arvioidut vaikutukset, joista on tehty päätös ennen vuodenvaihdetta 2019/2020.

Helsingin seudulla MAL 2023 -suunnitelman hiilineutraaliustavoitteen tavoitetasoksi on asetettu, että liikenteen CO₂-päästöt ovat lähellä nollaa vuoteen 2040 mennessä. Lisäksi kestävästä yhdyskuntarakenteesta ja liikenteen yhteensovittamisesta seudun henkilöautoliikenteen päästöt vähenevät sopusoinnussa kansallisten päästötavoitteiden kanssa. Liikenteen päästövähennystavoitteet ovat haasteelliset ja niiden toteuttamiseksi tarvitaan laaja ja monipuolinen keinovalikoima.

Liikenne on sähköistymässä nopeaa vauhtia. Perusennusteen arvion mukaan Suomessa on 600 000 sähköautoa vuonna 2030. Arvioiden ja tapahtuneen kehityksen mukaan Helsingin seudulla ajoneuvokanta uudistuu vielä hieman muuta maata nopeammin. Uudellamaalla liikennekäytössä olevien henkilöautojen keski-ikä oli 10,3 vuotta vuonna 2021. Koko maan osalta vastaava luku vuonna 2021 oli 12,6 vuotta. ([Helsingin seudun liikennejärjestelmän tilan seuranta, 2022](#))

Liikenteen sähköistyminen on nopeassa murroksessa ja vaihtoehtoisten käyttövoimien osuus ensirekisteröinneistä on jatkuvassa kasvussa. Vaihtoehtoisten käyttövoimien osuus henkilöautojen ensirekisteröinneistä oli vuonna 2021 20 prosenttia. Liikennekäytössä olevista ajoneuvoista täyssähkö-, kaasu- ja ladattavien hybridiajoneuvojen osuus on kuitenkin vielä suhteellisen pieni. Niiden osuus Suomessa oli maaliskuun 2022 lopussa noin 4,8 %. Uudellamaalla vaihtoehtoisten käyttövoimien osuus kasvoi vuoden 2021 aikana viidestä prosentista kahdeksaan prosenttiin (kuva 23). Ladattavat hybridit kattavat lähes 68 % vaihtoehtoisten käyttövoimien

ajoneuvoista, mutta myös täyssähkö- ja kaasuautojen prosentuaalinen kasvu on ollut viime vuosina merkittävää.

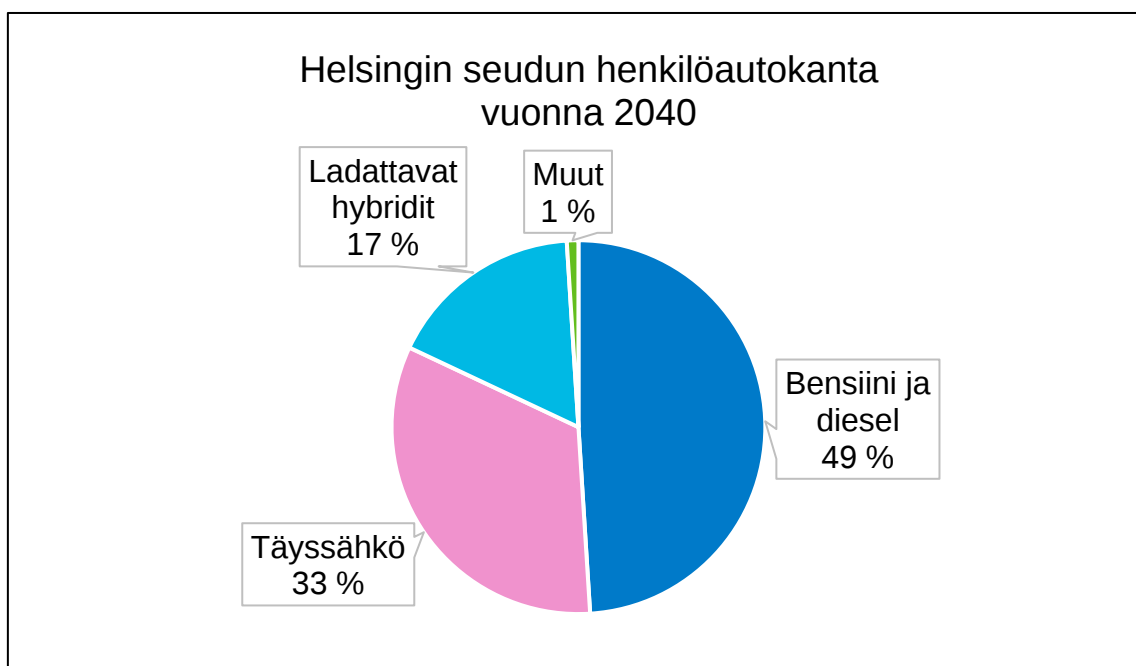


Kuva 23: Henkilöautot käyttövoiman perusteella Uudellamaalla vuosina 2007–2021 ([Helsingin seudun liikennejärjestelmän tilan seuranta, 2022](#)).

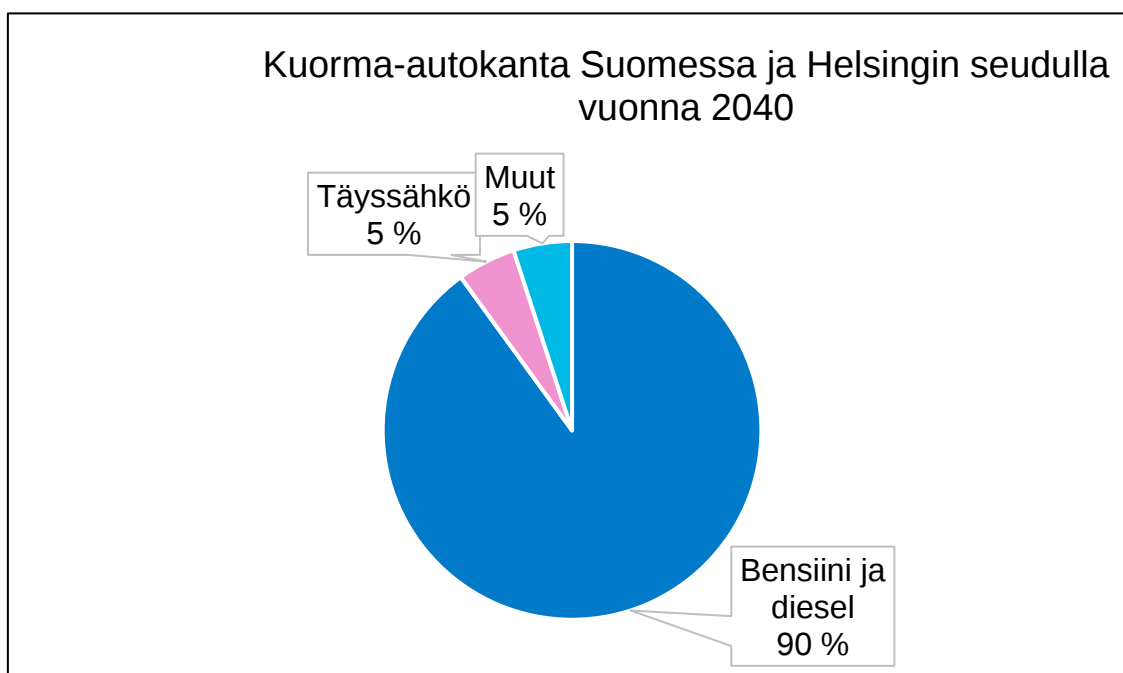
Ajoneuvokannan uudistumisen ja liikenteen sähköistymisen hidasteeksi voi kuitenkin nousta epävarma maailmantilanne, sähköajoneuvojen komponenttien saatavuus, hintojen nousu sekä puutteellinen latausverkosto.

Valtakunnallisen perusennusteen pohjalta on laadittu ennuste ajoneuvokannan muutoksista Helsingin seudulla. Ennusteen mukaan vuonna 2040 Helsingin seudulla vaihtoehtoisia käyttövoimia käyttäviä ajoneuvoja on reilu 51 %, kun muualla Suomessa vastaava luku on noin 46 % (kuva 24). Toisaalta kuorma-autokannan ei oleteta olevan merkittävästi erilainen Helsingin seudulla koko Suomen kuorma-autokantaan verrattuna. Ennusteiden mukaan kuorma-autokannasta vielä 90 % on bensiini- ja dieselkäyttöisiä vuonna 2040 (kuva 25).

Pelkkä autokannan uudistuminen ei riitä päästövähennystavoitteiden saavuttamiseen, koska on arvioitu, että autoteollisuus ja sähkötuotanto eivät ehdi uudistua siihen vaadittavassa tahdissa. Ajoneuvokannan uudistumista ja liikenteen sähköistymistä on kuitenkin mahdollista nopeuttaa erilaisilla hankintatuilla, ajoneuvoille asetettavilla päästörajoilla sekä latausverkkoa kehittämällä. MAL-suunnittelulla tulee tukea myös ajoneuvokannan nopeaa uudistumista varmistamalla, että seudun vaihtoehtoisten käyttövoimien latausverkko on riittävän kattava sekä vastaa kasvavaan kysyntään niin henkilö- kuin tavaraliikenteenkin osalta.



Kuva 24: Helsingin seudun henkilöautokanta vuonna 2040 (Helsingin seudun autokanta ja yksikköpäästökertoimet 2040, 2021, ei julkaistu).



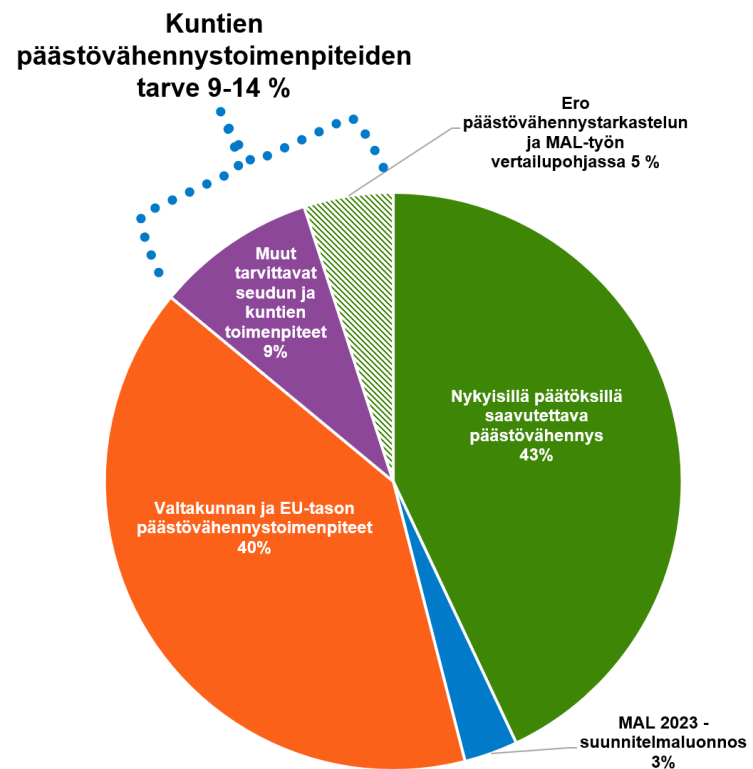
Kuva 25: Kuorma-autokanta Suomessa ja Helsingin seudulla 2040 (Helsingin seudun autokanta ja yksikköpäästökertoimet 2040, 2021, ei julkaistu).

Ajoneuvokannan uudistumisen edistämisen lisäksi tulee pyrkiä lisäämään kestävien kulkutapojen osuutta ja vähentämään henkilöautoliikenteen suoritetta. Koska koko päästövähennys on haastavaa ratkaista ainoastaan seudullisin toimenpitein, on

tarkasteluun lisätty EU- ja valtakunnallisen tason toimenpiteet, kuntien omat toimenpiteet sekä yritysten toimenpiteet, joita ovat 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 CO₂-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 epävarmaan, että toteutuvatko esitetyt toimenpiteet eivät sellaisenaan esitetystä aikataulusta tai laajuudesta.



Kuva 26. Liikenteen CO₂ -päästövähennyspotentiaali ja kuntien tarvittavat lisätoimenpiteet Helsingin seudulla.

Henkilö- ja pakettiautojen CO₂-päästöjen osalta EU:n jäsenmaat ja parlamentti hyväksyivät syksyllä 2022 Euroopan komission ehdotuksen mukaiset EU-tason tavoitteet, jotka koskevat uusien ajoneuvojen hiilidioksidiraja-arvoja. Uusien ajoneuvojen päästöraja-arvot kiristyvät vuonna 2030 henkilöautojen osalta -55 % (nyt -37,5 %) ja pakettiautojen osalta -50 % (nyt -31 %). Esitetyillä raja-arvoilla polttomoottorikäyttöisten henkilö- ja pakettiautojen sekä ladattavien hybridien ja kaasuajoneuvojen valmistaminen loppuu käytännössä vuonna 2035. Nollapäästöisten ajoneuvojen eli

täyssähkö- ja vetyajoneuvojen osuus ajoneuvokannasta kasvaa raja-arvojen kiristytessä.

Lisäksi komissio on antanut ehdotuksensa hiilidioksidirajojen kiristämisestä uusille markkinoille saatettaville raskaille ajoneuvoille. Asetus ohjaa täyssähkö- ja vetyajoneuvojen valmistukseen ja myyntiin. Ehdotuksen mukaan vuonna 2030 uusien EU:ssa ensirekisteröitävien raskaiden ajoneuvojen päästöjen pitäisi olla keskimäärin 45 % pienemmät. Nykyinen tavoite on vähentää päästöjä 30 %. Lisäksi komissio on ehdottanut uusia tavoitteita pidemmälle tulevaisuuteen, niin että päästöt vähenisivät 65 % vuoteen 2035 ja 90 % vuoteen 2040 mennessä. Asetuksen soveltamisala laajenisi kattamaan myös linja-autot uudet kuorma-autot sekä perävaunut. Uusien kaupunkiliikenteen linja-autojen tulisi olla täysin päästöttömiä vuonna 2030.

Ensirekisteröityjen henkilö- ja pakettiautojen CO₂-raja-arvoilla on merkittävin vaikutus kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseen vuoteen 2040. Suuri vaikutus on myös biopolttoaineiden jakeluvelvoitteen kasvattamisella. Ajallisesti biopolttoaineiden jakelun merkitys on suurin ennen vuotta 2030, kun taas CO₂-raja-arvojen vaikutus on merkittävä vasta vuodesta 2030 eteenpäin. WAM-skenaariossa biopolttoaineiden jakeluvelvoitteen kasvattamisella on suurin vaikutus vuoteen 2040 mennessä. Seuraavaksi suurin vaikutus on kuorma-autojen CO₂-raja-arvoilla.

Vaikka kaikki fossiilittoman liikenteen tiekartan ja MAL 2023 -suunnitelman toimenpiteet toteutuisivat sellaisenaan vuoteen 2040 mennessä, Helsingin seutu jäisi päästövähennystavoitteistaan ilman lisätoimenpiteitä. Kuntien lisäpäästövähennystarve on noin 9-14 % vuoden 2005 tasosta (2,1 milj. tonnia) (kuva 26). 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.

Latausverkon kehittymistä edistettävä seudullisesti

AFIR-sääntely eli vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfrastruktuuria koskeva sääntely tulee edellyttämään jakeluinfrastruktuurin kehittämistä Helsingin seudun kaupunkisolvukohdassa. Ehdotuksen tavoitteena on varmistaa vähimmäisvaatimukset täyttävän jakeluinfrastruktuurin käyttöönotto kaikissa jäsenmaissa, infrastruktuurin yhteensopivuus sekä lataus- ja tankkausinfrastruktuuria ja -palveluja koskevien tietojen saatavuus ja maksuvaihtoehdot. Sitovat vähimmäistavoitteet

koskevat pääosin Euroopan laajuisen liikenneverkon eli TEN-T -verkon infrastruktuuria. 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.

Autokannan nopean sähköistymisen myötä on ennakoitavissa, että latauksen kysyntä tulee kasvamaan tulevina vuosina nopeasti. Vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkon kehittymistä tulee edistää niin, että se tukee ajoneuvokannan uudistumista. Helsingin seudulla ja Uudellamaalla vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluverkon kehittyminen on edennyt nopeammin verrattuna harvemmin asuttuihin alueisiin Suomessa. ([Taustamuistio: Liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfrastruktuurin nykytila, 2022.](#)) Pitkien matkojen osalta korostuu suurteholatauspisteiden merkitys. Suurin osa latauksesta tapahtuu kuitenkin kotona, mutta puutteellinen julkinen latausverkosto voi vaikuttaa hidastavasti sähköauton ostopäätökseen. Kotilatausverkoston kehittymistä voivat haastaa esim. asuntoyhtiöiden osakkaiden erilaiset halukkuudet rakentaa latausverkkoa.

Julkiset latausmahdollisuudet täydentävät koti- ja työpaikkalatauksen valikoimaa. Vaikka latausverkosto on kehittynyt Helsingin seudulla markkinaehtoisesti ja nopeasti, vaatii latausverkon laajuus ja sen teho suhteessa kysyntään kuitenkin tarkempaa selvittämistä. Lisäksi tarkempaa tarkastelua vaativat erityisesti raskaan liikenteen sähköistämisen toimenpiteet ja vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluverkon kehittäminen.

Kadunvarsilatauksen edistäminen on yksi tärkeä toimenpide erityisesti kaupunkiseuduilla. Haasteena voi kuitenkin olla rajallinen katutila, kadunvarsilatauksen asennuksen hinta sekä latauspisteiden mahdollinen vaikutus katujen talvikunnossapitoon. Asia edellyttää tarkempaa selvittämistä eri toimijoiden yhteistyönä. Asiaa selvitetään Helsingin seudun osalta ja tutkitaan erilaisia toteutusvaihtoehtoja. Vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkon kehittämisen osalta tulee määrittää kuntakohtaiset tavoitteet.

Myös raskaan liikenteen ajoneuvokannan uudistumiseen vaikuttaa merkittävästi jakeluinfran kehittyminen. Raskaan liikenteen tulisi olla erityisen huomion kohteena, kun jakeluinfraa suunnitellaan ja kehitetään. Raskaan liikenteen kaluston on ennakoitu uusiutuva henkilöautoja merkittävästi hitaammin, joten toimenpiteitä tulee

kohdistaa erityisesti raskaan liikenteen kaluston uudistumisen tukemiseen, kuten toimivan jakeluinfran kehittämiseen.

Ympäristövyöhykkeet uutena keinona ajoneuvokannan uudistamisen vauhdittamiseksi

Ympäristövyöhykkeillä tarkoitetaan alueita, joilla tieliikenteen päästöjä hillitään rajoittamalla eniten saastuttavien ajoneuvojen pääsyä alueille. Seudullisesti määritellyillä ympäristövyöhykkeillä voidaan tukea ja tehostaa autokannan uusiutumista. Ympäristövyöhykkeet voivat olla väliaikaisia ratkaisuja; viimeistään vuonna 2050 henkilöautojen ei arvioida enää aiheuttavan kasvihuonekaasupäästöjä Helsingin seudulla, jolloin vyöhykkeistä voitaisiin luopua.

Vuoden 2019 alussa pelkästään Euroopan kaupungeissa oli käytössä noin 260 eri ympäristövyöhykettä. Yleisimmin ympäristövyöhykkeiden tarkoituksena on vähentää lähipäästöjä. Jos ensisijaisena ongelmana on heikko ilmanlaatu, toimenpiteenä on useimmiten ollut päästöluokkapohjainen ympäristövyöhyke. Jos taas ongelmana on tieliikenteen ruuhkautuminen, toimenpiteenä on ollut ruuhkautumista rajoittava tiemaksu. Useissa Euroopan kaupungeissa on käytössä molemmat. Nykyinen Helsingin kantakaupungin ympäristövyöhyke otettiin käyttöön vuonna 2010. Vyöhyke koskee HSL:n bussiliikennettä ja HSY:n jätteenkuljetusta siten, että vyöhykkeen sisällä liikkuvan kaluston on oltava vähäpäästöisempää (v. 2014 lähtien EURO 5-taso) kuin muilla reiteillä ([Selvitys Helsingin ympäristövyöhykkeen laajentamisen mahdollisuuksista, 2019](#)).

Helsingin seudulla tulee selvittää mahdollisuutta ympäristövyöhykkeen laajempaan käyttöönottoon. Moottoriajoneuvoliikenteen mahdollisena ympäristövyöhykemallina voisi toimia europäästö pohjaisuus. Lisäksi Helsingin ydinkeskustaan olisi mahdollista muodostaa nollapäästöisten ajoneuvojen vyöhyke. Ympäristövyöhykkeiden käyttöönoton vaiheistus voisi koskea niin vyöhykkeitä kuin ajoneuvotyyppejä. Ajoneuvotyyppittäinen vaiheistus voisi alkaa raskaasta liikenteestä ja laajentua henkilöautoihin.

Ympäristövyöhykkeiden järjestämistavoissa ja toimenpidepolussa on huomioitava, ettei ympäristövyöhykkeistä koidu kohtuutonta haittaa elinkeinoelämälle, heikoimassa asemassa oleville tai vaikeuteta työmatkaliikennettä alueilla, joilla henkilöauto on ainoa todellinen vaihtoehto. Viestintä ja markkinavuoropuhelu ovat keskeisiä asioita ympäristövyöhykkeiden hyödyntämisessä, ja esimerkiksi siirtymäajoin

voidaan varmistaa, että asukkaat ja yritykset voivat sopeutua rajoituksiin ajoneuvo-hankinoissaan.

Pysäköintipolitiikalla vaikutetaan kulkutavan valintaan

Pysäköinti on olennainen osa liikennejärjestelmää, sillä pysäköintivaihtoehdot ja -ratkaisut määrittävät monesti valittavaa kulkutapaa. Kulkutavan valinta tehdään jo kotiovelta, joten sekä lähtö- että määränpään pysäköintiratkaisuilla on suuri merkitys.

Kunnat ohjaavat pysäköinnin suuntaviivoja pysäköintipolitiikalla. Autonomistus ja auton käyttö määrittävät autopysäköinnin kysyntää. Näihin vaikuttavat muutosvoimat, kuten kaupungistuminen, asenteiden muutokset, liikenteen palveluistuminen ja myöhemmässä vaiheessa liikenteen automaatio. Toisaalta pysäköinti- ja liikenne-politiikalla voidaan myös ohjata autonomistuksen ja auton käytön kehittymistä. Pysäköintipolitiikalla voidaan vaikuttaa paikkojen sijaintiin, määrään ja laatuun, sekä hintaan ja pysäköinnin helppouteen.

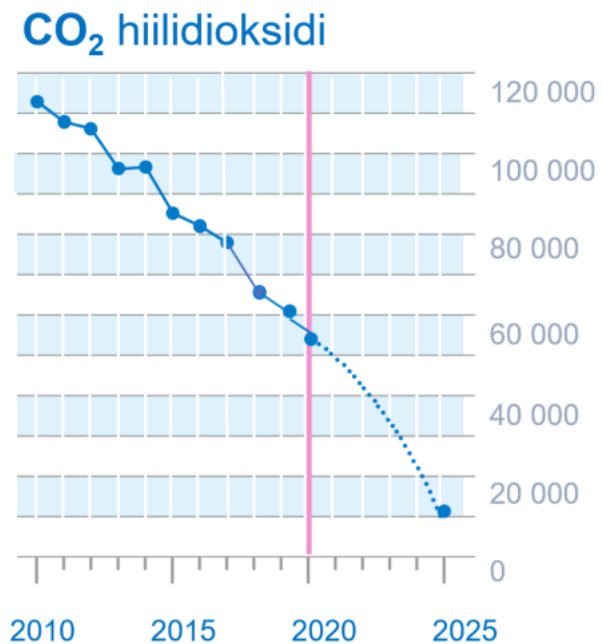
Kenties tehokkain tapa vaikuttaa liikkumiseen pysäköintipolitiikalla on muuttaa pysäköinnin tarjontaa. Paikkojen etäisyys ja määrä vaikuttavat suoraan siihen, kuinka vaivatonta auton käyttö on. Vastaavasti pysäköinnin hintajousto on tutkimuksissa keskiarvollisesti noin 0,3 eli pysäköinnin hinnan nosto 50 % pienentää kysyntää keskimäärin 15 %. Hinnan noston vaikutus riippuu ihmisten tottumuksista ja on yleensä vaikuttavampaa pitkäaikaisessa pysäköinnissä kuin lyhytaikaisessa. ([Helsingin pysäköintipolitiikka, 2022.](#))

Pysäköintipolitiikkaa kehitetään osana kaupunkikehitystä useissa Helsingin seudun kunnissa ja kaupungeissa. Jotta pysäköinnillä oli vaikuttavuutta valittavaan kulkutapaan, tulisi kuntien tiukentaa pysäköintipolitiikkaansa. Kuntien tulee korottaa maksullisen pysäköinnin hintoja, laajentaa maksullisia pysäköinnin vyöhykkeitä keskusta-alueilla, vähentää pysäköinnin kapasiteettia joukkoliikenteen parhaan palvelutason alueilla sekä ottaa käyttöön pysäköinnin aikarajoituksia. Pysäköinnin hinnoittelu määritetään seudullisten vyöhykkeiden pohjalta: Helsinki, muu pääkaupunkiseutu ja KUUMA-kunnat. Pysäköinnin hinnan tulisi olla sitä korkeampi, mitä paremmin alue on saavutettavissa kestävin kulkutavoin.

Vähennämme joukkoliikenteen CO2-päästöjä

HSL:n järjestämän joukkoliikenteen CO2-päästöistä 97 % syntyy bussiliikenteestä, joten myös päästövähennystoimenpiteet kohdistuvat bussiliikenteeseen.

Keskeisimpänä toimenpiteenä on bussiliikenteen sähköistäminen, jota edellytetään myös EU-tason sääntelyssä. HSL-liikenteessä on nykyisellään käytössä 178 kappaletta sähköbussia, mikä vastaa noin 14 % kokonaiskalustomäärästä. Vuoden 2022 lopussa sähköbussia on jo 314 kappaletta (24 %) ja vuonna 2023 434 kpl (33 %). Ajoneuvokannan uudistuminen onkin hyvin nopeaa ja bussiliikenteen sähköistyminen tulee tapahtumaan aiempia odotuksia nopeammin (kuva 27). Nopeaa ja markkinaehtoisesti tapahtuvaa ajoneuvokannan uudistumista selittää osin se, että liikennöinti sähköbussilla on merkittävästi dieselkäyttöistä bussia edullisempaa. Sähköbussien yleistymiseen liittyy kuitenkin myös samanlaisia epävarmuuksia kuin muunkin liikenteen sähköistymiseen. Näitä epävarmuuksia aiheuttavat mm. akkumateriaalien ja muiden komponenttien saatavuus, bussien kysyntä ja hintataso, energian hinnan nousu jne. Bussien sähköistyminen ei yksinään kuitenkaan riitä, vaan siirtymävaiheessa on lisättävä myös biodieselin käytön osuutta 50 prosentista 80–90 prosenttiin.



Kuva 27: HSL-liikenteen hiilidioksidipäästöjen kehitys vuoteen 2025 (tonnia).

Joukkoliikenteen päästövähennysten saavuttamiseksi ja sähköbussien lisääntymisen myötä on varmistettava, että seudulta löytyy riittäviä alueita sähköbussien varikoille. Sähköbussien varikoiden osalta on erityisen tärkeää huomioida sähköverkon sijainti ja sen kapasiteetti. Haastavin tilanne on tällä hetkellä Espoossa, jossa Suomenojalla sijaitseva varikkoalue poistuu käytöstä Länsimetron alta. Vaihtoehtojen sijaintien etsiminen on käynnissä.

[Puhtaiden ajoneuvojen direktiivi \(CVD\)](#) ja laki ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksista velvoittavat HSL:n liikennepalveluhankinnoista päästöttömien bussien osuuden olevan 35 % vuosina 2021–2025 ja 60 % vuosina 2026–2030. Vaatimukset eivät koske ELY-liikennettä, sillä siitä on rajattu pois kaukoliikenteen linja-autot, joita ELY-liikenteessä lähtökohtaisesti käytetään. Lainsäädännön toisen vaiheen vaatimukset ovat valmisteilla ja keskeisenä

huomioitavana asiana on se, ettei lainsäädännössä katsottaisi ainoastaan bussien määrää, vaan myös niiden suoritetta ja kyseisen bussikaluston sopimuskauden pituutta.

ELY-liikenteessä edellytetään, että kaikkien liikenteessä käytettävien linja-autojen tulee täyttää vähintään Euro 5–tason päästövaatimukset typen oksidien (NOx) ja partikkeleiden (PM) osalta. Polttoaineen kulutuksen ja hiilidioksidipäästöjen osalta edellytetään polttoaineen kulutuksen seuranta sopimuksen mukaisessa liikenteessä käytettävien ajoneuvojen osalta.

[HSL:n strategian](#) mukaan HSL:n järjestämän joukkoliikenteen CO₂-päästöjä vähennetään vuoteen 2025 mennessä 90 % vuoteen 2010 verrattuna. Vuoteen 2035 mennessä HSL:n tilaamat joukkoliikennepalvelut ovat kokonaan päästöttömiä. Päästöjä vähennetään myös muussa kuin HSL-liikenteessä.

Päästövähennyksiä tarvitaan myös tavaraliikenteessä

Kuorma-autokuljetukset muodostavat Suomen liikenteen hiilidioksidipäästöistä noin kolmanneksen ja osuus kasvaa vuoteen 2040 mennessä. Päästötavoitteiden saavuttaminen edellyttää siten merkittäviä päästövähennyksiä myös tiekuljetuksissa. Yrityksillä on tässä keskeinen rooli ja vastuu. Kuljetuskalusto ja käyttövoimat ovat jatkuvasti kehittymässä ympäristöystävällisemmiksi. Aihepiiriin liittyy myös paljon kansainvälistä (esim. EU-tason) sääntelyä ja ohjausta. Logistiikan päästövähennyskeinoja voidaan kuitenkin edistää myös kansallisella, seudullisella ja paikallisella tasolla.

Suurimmat päästövähennykset saadaan aikaan vaihtoehtoisten käyttövoimien ja polttoaineiden käyttöä lisäämällä, mutta myös muilla keinoilla on merkitystä. Logistiikan päästövähennyskeinojen merkitystä ja soveltuvuutta Helsingin seudulle on arvioitu vuonna 2020 tehdyssä selvityksessä ([Tavaraliikenteen päästövähennyskeinot Helsingin seudulla, 2020](#)) (kuva 28). Toimenpiteiden toteuttaminen kannattaa aloittaa lyhyen aikavälin toimenpiteistä, joihin Helsingin seudun toimijoilla on suuri vaikutusmahdollisuus. Esimerkiksi ympäristövaikutusten painottaminen julkisyhteisöjen hankinnoissa ja kilpailutuksissa on tällainen toimenpide.

Hiukan pidemmällä aikavälillä edistettäviä keinoja ovat esimerkiksi kaupunkijakelun informaatiojärjestelmien kehittäminen, ympäristövyöhykkeet sekä liikenne-etuudet hyötyajoneuvoille. Raskaan liikenteen taukopaikoilla ja palvelualueilla ja niiden informaatiojärjestelmillä on myös merkitystä päästövähennysten kannalta turhan ajon

ja paikan etsimisen vähentyessä. Raskaan liikenteen palvelualueista kerrotaan lisää luvussa 5.3.3.

Citylogistiikan toimenpiteet ovat pääosin lyhyellä aikavälillä käynnistettäviä konkreettisia toimenpiteitä, joiden toteuttamiselle ei ole suuria lainsäädännöllisiä esteitä. Hiilidioksidipäästöjen vähentämisen lisäksi tulee vähentää myös raskaan liikenteen aiheuttamia lähipäästöjä (rengas-, jarru- ja katupöly) sekä melua. Esimerkiksi katupölypäästöt eivät riipu ajoneuvon käyttövoimasta. Tämän takia pelkät käyttövoimamuutokset eivät riitä päästövähennyksiin, vaan myös kuljetussuoritetta on vähennettävä.

Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmat (SUMP) ovat tulossa vaatimuksiksi TEN-T-kaupunkisolmuissa. Tulevaisuudessa EU edellyttäne kaupunkisolmuissa myös kestävän kaupunkilogistiikan suunnitelmia (SULP). Tähän on syytä varautua myös Helsingin seudulla pitämällä kestävän kaupunkilogistiikan teemoja osana MAL-suunnitelmaa.



Kuva 28. Arviot eri toimenpiteiden hiilidioksidipäästövähennyksistä (vuotuinen hiilidioksidipäästöjen vähenemä) *

* Osa toimenpiteistä on toistensa kanssa päällekkäisiä ja vaikuttavat toisiinsa (kuten ohjaustoimet ja ajoneuvojen vaihtoehtoiset käyttövoimat ja polttoaineet), joten päästövaikutuksia ei tule laskea kaikilta osin suoraan yhteen (Tavaraliikenteen päästövähennyskeinot Helsingin seudulla 2020).

Tieliikenteen hinnoitteluun valmistautuminen

Loppuvuodesta 2022 on päästy sopuun tieliikenteen päästökaupasta, mikä tarkoittaa tieliikenteen uutta hinnoittelukeinoja vuodesta 2027 lähtien. Oheiset EU-sääntelyn muutokset vauhdittavat ajoneuvokannan uudistusta merkittävästi ja nopeuttavat osaltaan päästövähennysten saavuttamista. Tavoitteena on, että tieliikenteen päästökaupan huutokaupattavat päästöoikeudet vähenisivät niin, että päästövähennystavoite täyttyisi vuoteen 2030 mennessä. Toteutuessaan päästökaupalla on merkittäviä vaikutuksia henkilöautoliikenteen hintaan koko Suomessa. Keskeistä lainsäädännössä on se, mihin päästökaupasta saadut tulot ohjattaisiin. Helsingin seudun kannalta tärkein näkökulma on se, että toteutuessaan päästökaupasta kerättävät tulot tulee palauttaa ja ohjata alueelle kestävän liikennejärjestelmän kehittämiseen. Päästökauppaa on selvitetty myös kansallisella tasolla. Talvella 2022 kansallista päästökauppaa arvioinut työryhmä esitti, että EU-tason päästökaupan valmistelu olisi ensisijaista. Kansallista tieliikenteen päästökauppaa on arvioitu siltä varalta, että tieliikenteen päästöjä ei saada puolitettu vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä.

On jo laajasti tunnistettu, että valtion liikenteestä keräämät verotulot ovat vähenevässä liikenteen sähköistymisen myötä. Tulevaisuudessa liikenteen verotulot keskittyvät maksettavaksi yhä voimakkaammin autoilijoille, jotka käyttävät bensa- tai dieselajoneuvoja. Kehitys edellyttää verotuskokonaisuuden tarkistuksia. Liikenteen verotuksen uudistamista selvittänyt työryhmä esitti vuonna 2020 muutoksia liikenteen verotukseen, mutta niitä ei toteutettu sellaisenaan. Myös Helsingin seudun liikennejärjestelmäratkaisujen näkökulmasta on tärkeää, että valtio linjaa pitkäjänteisesti liikenteen verotuksen uudistamisesta tavalla tai toisella. Ajoneuvokannan uudistuessa ja sähköistyessä tulevat autoilun käyttökustannukset alenemaan, mikä voi osaltaan kasvattaa henkilöautosuoritetta.

Helsingin seudun hyväksymässä [MAL 2019 -suunnitelmassa \(2019\)](#) todetaan, että seudulle luodaan valmius ottaa käyttöön tieliikenteen hinnoittelu liikenteen päästöjen ja tieverkon ruuhkautumisen vähentämiseksi. Käyttöönotosta päätettäisiin erikseen. Yksi tiemaksujärjestelmän suunnittelun lähtökohdista on ollut tuottojen kohdentaminen seudulle ja tuottojen hyödyntäminen haittojen kompensointiin esimerkiksi joukkoliikenteen palvelutasoa parantamalla. Marinin hallitusohjelmakirjauksesta huolimatta lakiesitystä ruuhkamaksujen käyttöönotosta ei annettu eduskuntaan edellisellä hallituskaudella.

MAL 2019 -suunnitelman pohjalta on laadittu useita taustaselvityksiä tiemaksuihin liittyen. [Tiemaksujen teknistoiminnallisessa esiselvityksessä \(2020\)](#) kartoitettiin maksujärjestelmien toiminnallisuuksia ja toteutusvaihtoehtoja benchmark-tarkastelujen kautta sekä edellytyksiä tiemaksujen vaikutusarviointiin. [Tiemaksujen hallinnollisessa esiselvityksessä \(2020\)](#) kartoitettiin erilaisia hallinnollisia prosesseja ja rakenteita, jotka kytkeytyvät tiemaksujärjestelmään. Esiselvityksessä on pyritty löytämään päätöksentekoon liittyvät olennaiset hallinnolliset kysymykset. [Tiemaksujen palvelumuotoilun esiselvityksessä \(2020\)](#) toteutettiin seudullinen tutkimus, jonka tavoitteena oli auttaa ymmärtämään tarkemmin tiemaksukokonaisuutta asukkaiden, elinkeinoelämän ja seudun luottamushenkilöiden näkökulmasta: millaisia odotuksia ja mielipiteitä tiemaksuista on ja mitä teemoja näkemysten taustalla on.

Ruuhkien lisäämä aikakustannusten kasvu heikentää liikennejärjestelmän laskennallista H/K-suhdetta sekä lisää kasvavien ruuhkien myötä myös kasvihuonekaasupäästöjen määrää ilman suoria hyötyjä. Tiemaksuilla on mahdollista sujuvoittaa liikennettä, kun ne, joilla on muita liikkumismahdollisuuksia siirtyvät kestäviin kulkutapoihin vapauttaen kapasiteettia heille, joilla ei käytännössä ole muita vaihtoehtoja kuin auto. Samalla saadaan kerättyä rahoitusta, joka voidaan ohjata liikennejärjestelmän kehittämiseen. Tiemaksu vähentää liikennesuoritetta seudulla ja siten lähipäästöjä, liikenneonnettomuuksia sekä tieverkon kehittämisen ja ylläpidon investointitarvetta. Lisäksi tiemaksu parantaa matka-ajan ennakoitavuutta ja edistää osaltaan kestävien kulkutapojen käyttöä sekä yhdyskuntarakenteen tiivistämistä. ([MAL 2019 -suunnitelma, 2019.](#))

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 jakeluinfrastruktuuriin kehittämiseen. Selvitetään Helsingin seudun vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkon laajuus ja arvioidaan tarvittavat toimenpiteet tarpeeseen vastaavan jakeluverkon kehittymiseksi. 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 käyttöä ajoneuvokannan uusiutumisen nopeuttamiseksi huomioiden sosiaalinen tasepuolisuus 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 toimenpideohjelmaa.

Joukkoliikenteen päästövähennykset

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.

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 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.

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 hiilineutraaliustavoitteiden saavuttamisessa

MAL 2023 -suunnitelmassa asumisen ja rakentamisen päästöjen vähentäminen on nostettu keskeiseksi tavoitteeksi liikenteen päästöjen vähentämisen rinnalle. Asumisen ja rakentamisen päästöjen vähentäminen on merkittävässä roolissa valtion ja kuntien hiilineutraaliustavoitteiden saavuttamisessa, sillä rakennuksista ja rakentamisesta aiheutuu noin kolmasosa Suomen hiilidioksidipäästöistä (esim. [Ympäristöministeriö, 2022](#)).

Asumisen ja rakentamisen päästöjä Helsingin seudulla kartoittaneen selvityksen mukaan ([Skenaariotarkastelu asumisen CO₂ -päästöjen kehityksestä Helsingin seudulla, 2022](#)) Helsingin seudun vuosittaiset päästöt olivat vuonna 2020 noin 2500 Kt CO₂. Jos päästöjä vähennetään nykyisellä tahdilla, vuosittaiset päästöt putoavat noin 60 % vuoteen 2040 mennessä, vaikka Helsingin seudulla rakennettaisiin uutta asuntokantaa MAL 2023-suunnitelman tavoitteiden mukaisesti (Luku 5.1.1). Jos taas päästöjen vähentämiseksi otetaan käyttöön kaikki tunnetut keinot, vuosittaiset päästöt putoavat noin 70 % vuoteen 2040.

Merkittävimmät syyt päästöjen vähenemiseen ovat asuntojen lämmitykseen käytettävän energian tuotannon puhdistuminen ja rakennusmateriaalien vähähiilistyminen. Esimerkiksi kaukolämmön päästöjen on ennakoitu vähentyvän noin 80 % vuoteen 2040 mennessä energiantuotannon puhdistumisen myötä. Energiantuotannon muotoihin tai päästöihin ei oteta MAL 2023 -suunnitelmassa kantaa. Tämä ei kuitenkaan tarkoita, ettei muilla toimilla olisi merkitystä asumisen päästöjen vähentämiseen tai että energiantuotannon päästöjen vähentäminen olisi muista toimista erillinen ilmiö. Siihen voidaan vaikuttaa erityisesti energiatehokkuustoimilla ja lämmitysmuotomuutoksilla, jotka vähentävät asumisen kokonaisenergiakulutusta.

MAL 2023 -suunnitelman tavoitteeksi asetettiin asumisen kokonaisenergiakulutuksen väheneminen vuoteen 2040 mennessä kuntien omien hiilineutraaliustavoitteiden mukaisesti. Tavoite on mahdollista saavuttaa nykytahtisilla toimilla. Seudulla edistetään ostoenergiakulutuksen vähentämistä. Toimenpiteeksi on asetettu, että lisätään energiatehokkuustoimien vaikuttavuutta niin, että seudun kasvusta huolimatta asumisen lämmitysenergian kulutus ei lisäännä vaan jopa laskee vuosittain.

Korjausrakentamisella merkittävä rooli ostoenergian tarpeen vähentämisessä. Rakennusten energiatehokkuutta parantavat sekä peruskorjausten yhteydessä tehtävät laajat energiaremontit että pienemmät energiansäästötoimet. Energiaremonttien

määrän ja vaikuttavuuden parantamiseksi seudun kunnat lisäävät neuvontaa ja tarjoavat helposti saavutettavaa tietoa talonyhtiöille ja muille kiinteistöjen omistajille. Seudun kunnat kannustavat alueellisiin energiatehokkuuden parantamishankkeisiin. Kunnat helpottavat energiaremonttien toteuttamista myös joustavoittamalla kaupunkikuvallisia vaatimuksia kaava-alueilla. Valtion tuilla on merkittävä kannustavaikutus remontteihin. Valtion tulisi jatkaa määräaikaista energia-avustuksia ja turvata niiden riittävä taso. Valtion tulisi lyhyiden määräaikaisten tukien sijaan luoda pysyvämpi energiatukimalli, mikä helpottaisi energiaremonttien suunnitelmallista toteuttamista. Tukea tulisi kohdistaa erityisesti Helsingin seudulle, sillä seudulla sijaitsee noin kolmasosa maan kerrostalokannasta ([Tilastokeskus, 2021](#)). Energia-avustukset tulisi kytkeä lähiökehittämiseen.

Korjausrakentamisen ohella lämmitysmuotojen muutokset ja uusiutuvan energian tuotannon lisääminen ovat merkittävä keino energiankulutuksen vähentämiseksi. Seudulla uusiutuvaa energiaa rakennetaan uudistuotannon energiantarve ylittäen. Kunnat huomioivat erityisesti hajautetun ja alueellisen uusiutuvan energian rakentamisen maankäytölliset tarpeet kaavoituksessa aiempaa paremmin. Kunnat myös kannustavat toimijoita lämmitysmuotomuutoksiin esimerkiksi neuvonnan keinoin. Myös valtion tulisi tukea lämmitysmuotomuutoksia ja varmistaa tuen riittävä määrä.

Nykytilanteessa uudisrakentamisen päästöt kattavat vain noin 25 % asumisen ja rakentamisen kokonaispäästöistä. Tulevaisuudessa uudisrakentamisen osuus päästöistä tulee kuitenkin kasvamaan, energiantuotannon päästöjen vähentyessä. Uudisrakentamisen päästöjä tullaan ohjaamaan kehittyvän lainsäädännön avulla. Seudun kuntien tulee kannustaa toimijoita proaktiivisesti lakia kunnianhimoisempiin päästövähennysratkaisuihin. Seudun kuntien tulee kannustaa toimijoita vähäpäästöisten materiaalien käyttöön kaavoituksen ja tontinluovutuksen keinoin. Lisäksi puun ja vähähiilisten materiaalien käyttöön rakentamisessa tulee kannustaa. Kerrostalotuotannossa edistetään puurakentamista ja muuta vähähiilistä uudistuotantoa. Kestävillä materiaalivalinnoilla vähennetään rakentamisen hiilijalanjälkeä, pidennetään asuntojen elinkaarta ja maksimoidaan rakentamisen hiilensidontapotentiaali sekä edistetään elinympäristön viihtyisyyttä ja esteettisyyttä.

Asumisen CO2-päästövähennykset

- Lisätään energiatehokkuustoimien vaikuttavuutta niin, että seudun kasvusta huolimatta asumisen lämmitysenergian kulutus ei lisäännä vaan jopa laskee vuosittain.
- Rakennetaan uusiutuvaa energiantuotantoa uudistuotannon energiantarpeen 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

Tässä alaluvussa on esitetty toimenpiteet, joilla MAL-suunnitelma vastaa sille asetettuun hyvinvoivaa seutua koskevaan tavoitteeseen. Toimenpiteet koskevat teemoja, joilla toteutetaan houkuttelevaa ja laadukasta elinympäristöä ja asumista sekä toimivaa ja terveellistä arkea asukkaille. Toimenpiteiden avulla:

- Huolehdimme asuinalueiden ja asuntotarjonnan monipuolisuudesta ja laadusta
- Toteutamme valtion tukemaa ARA-asuntotuotantoa ja edistämme asumisen välimuodon mallien kehittämistä
- Korjaamme alueellista eriytymistä asuntotuotannon laadullisen ohjauksen ja kaupunki uudistuksen keinoin
- Luomme palveluiden sijoittumisella mahdollisuudet sujuvalle ja laadukkaalle arjelle
- Vähennämme liikenteen haittoja ja parannamme liikenteen turvallisuutta

5.2.1. Huolehdimme asuinalueiden ja asuntotarjonnan monipuolisuudesta ja laadusta

Riittävän asuntotuotannon varmistaminen Helsingin seudulla on ollut keskeinen MAL-tavoite jo pitkään. Helsingin seudun asuntotuotanto on ollut vilkasta viimeisen kahdenkymmenen vuoden ajan. Keväästä 2023 alkaen uusien asuntojen aloitukset ovat kuitenkin vähentyneet huomattavasti ja valmistuneiden asuntojen määrä on laskussa verrattuna viime vuosien huippulukemiin. Syynä kehitykselle ovat korkeat rakentamiskustannukset ja energian hinta sekä nousseet asuntolainojen korot. Inflaatio ja kuluttajien heikentynyt luottamus oman talouteen näkyy asuntomarkkinoilla myyntiaikojen pidentymisenä ja markkinoiden hiljentymisenä.

Viimeisen kymmenen vuoden ajan seudun asuntorakentaminen on painottunut pieniin asuntoihin. Noin puolet seudun asuntotuotannosta on ollut yksiöitä ja kaksioita. Osin tästä syystä kerros- ja rivitaloasuntojen keskimääräinen huoneistokoko on pienentynyt seudulla merkittävästi. Asuntojen keskikoon pieneneminen selittyy myös neliöiltään aiempaa pienemmillä asuntokoilla kaikissa huoneistotyypeissä. Asuntojen pienentynyt koko on herättänyt huolta niiden asuttavuudesta. Pienten asuntojen suuri osuus asuntotuotannosta taas on herättänyt huolta perheille sopivien asuntojen tarjonnasta Helsingin seudulla.

Helsingin seudun asuntotuotantoa on leimannut pienentyneiden asuntojen lisäksi asuntotuotannon kerrostalovaltaisuus. Pääkaupunkiseudulla asuntokanta on kerrostalovaltaista, ja uudistuotannossa kerrostalojen osuus on korostunut entisestään. KUUMA-kuntien asuntokanta on pientalovaltaista, mutta myös KUUMA-kunnissa on tapahtunut käänne pientalotuotannosta kerrostalotuotantoon. KUUMA-kuntien uudistuotannosta 2010-luvulla 67 % oli kerrostaloja.

Samaan aikaan kun seudun asuntotuotannossa on painottunut kerrostalovaltaisuus, virisi COVID-19-pandemian aikana keskustelu urbaanin kerrostaloasumisen suosion laskusta Helsingin seudulla ja huoli seudun asuntokannan vastaavuudesta asukkaiden tarpeisiin ja mieltymyksiin. Seudun muuttoliiketarkastelun ([COVID-19-pandemian vaikutukset Helsingin seudun muuttoliikkeeseen, asuntomarkkinoihin ja asumispreferensseihin, 2022](#)) mukaan kaupunkimainen asuminen ja kerrostaloasuminen eivät ole menettäneet Helsingin seudulla suosiotaan. Kuitenkin myös pientaloasumisen kysyntä on kasvanut. Toisaalta seudun muuttoliiketarkastelussa havaittiin seudun menettäneen vetovoimaansa suhteessa muuhun Suomeen. Vaikka

tämä saattaa olla vain väliaikainen COVID-pandemian aikainen ilmiö, se on herättänyt huolta seudun veto- ja pitovoimasta.

Näitä kehityskulkuja vasten seudullisena tavoitteena on asuinalueiden ja asuntotuotannon monipuolisuudesta huolehtiminen. Monipuolinen asuntotarjonta seudun eri osissa on keskeinen tekijä 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. Monipuoliset asumisen vaihtoehdot luovat asukkaille myös mahdollisuuden edetä asumispolulla Helsingin seudulla. Seudun eri osissa asuinalueita kehitetään niiden omista lähtökohdista ja vahvuuksista käsin, niin että seudun erilaiset asuinalueet täydentävät toisiaan. Monipuolinen asuntotarjonta luo edellytyksiä myös seudun asuinalueiden ja kaupunginosien rakentumiseksi sosiaalisesti tasapainoisiksi ja edistää turvalliseksi koetun asuinympäristön syntymistä (kts. luku 5.2.3).

Asuntotuotannon monipuolisuudella tavoitellaan parempaa asumisen laatua. Asumisen laadusta huolehtiminen on nostettu seudulla keskeiseksi tavoitteeksi asuntotuotannon riittävän määrän turvaamisen rinnalle. Asuntotuotannon laatu ja monipuolisuus varmistetaan seudulla kuntien omalla huoneisto- ja talotyyppijakauman monipuolisuuden sekä hallinta- ja rahoitusmuotojakauman laadullisella ohjauksella. Seudun kunnat käyttävät ohjaukseen erilaisia kaavoituksen sekä asunto- ja maapolitiikan välineitä.

Huoneistotyyppijakauman ohjauksen tavoitteena on, ettei seudulla synny pienten asuntojen keskittymiä ja että eri puolille seutua syntyy riittävästi perheasuntoja. Myös talotyyppijakauman monipuolisuudesta huolehditaan. Seudun tiivistämispyrkimykset edellyttävät, että kerrostalovaltaista rakentamista suositaan erityisesti keskustoja ja asemanseutuja täydennettäessä. Seudulla kuitenkin edistetään pientaloasumisen edellytyksiä monin tavoin. Asuntokantaa monipuolistetaan kehittämällä uusia kerrostaloasumisen ja kaupunkimaisen pientaloasumisen malleja.

Hallinta- ja rahoitusmuotojakauman ohjauksen tavoitteena on vapaarahoitteisen vuokra-asumisen ja omistusasumisen tasapainoisen suhteen turvaaminen ja valtion tukeman ARA-vuokra-asuntotuotannon osuuksien toteutuminen. Tasapainoisen vapaarahoitteisen vuokra-asumisen ja omistusasumisen suhteen turvaaminen on haastavaa, ja seudun asuntotuotannossa vapaarahoitteisten vuokra-asuntojen osuus on kasvanut. Omistusasuntotuotannon riittävän osuuden varmistaminen alueilla on tärkeää eriytymiskehityksen ehkäisyn näkökulmasta. Tasapainoisen

hallinta- ja rahoitusmuotojakauman varmistaminen seudulla vaatii kunnilta pitkäjänteistä ja johdonmukaista asuntopolitiikkaa.

[Valtioneuvoston selonteko asuntopoliittisesta kehittämisohjelmasta vuosiksi 2021–2028 \(2021\)](#) on nostettu esiin, että MAL-sopimuksissa tulisi huomioida jatkossa myös keskeisiä asumisen laatuun liittyviä kysymyksiä, kuten asuntojen koko, monikäyttöisyys ja muunneltavuus. Asuntopoliittisessa kehittämisohjelmassa määritellyistä laatutekijöistä erityisesti asuntojen koko on tunnistettu merkittäväksi laatutekijäksi, johon MAL suunnittelulla voidaan vaikuttaa Helsingin seudulla. Seudun asuntotuotannossa kiinnitetään huomiota myös muihin asumisen laatutekijöihin yhteisöllisyyden ja hyvinvoinnin edistämiseksi sekä muuttuvien asumisen tarpeiden ennakointiseksi. Asuntokannan monipuolistaminen ja asuttavuuden parantaminen varmistavat, että seudulta löytyy sopivia asumisen vaihtoehtoja esimerkiksi ikääntyvän väestön tarpeisiin. Kaikessa seudun uudisasuntotuotannossa huomioidaan esteettömyysvaatimukset.

Asumisen laatu ja monipuolisuus

- **Helsingin seudun kunnat huomioivat asuntopolitiikassaan asuntotarjonnan monipuolisuuden ja laadun.** Kunnat ohjaavat tarvittaessa huoneisto- ja talotyyppi-, hallinta- ja rahoitusjakamaa asuntotuotannon monipuolisuuden, laadun ja asuinalueiden tasapainoisen kehityksen varmistamiseksi.
 - **Huolehditaan, että eri puolilla seutua on tarjolla asumisvaihtoehtoja eri huoneisto- ja talotyypeissä.** Huoneisto- ja talotyyppijakamaa ohjaamalla edistetään asuntotuotannon monipuolisuutta. Tehokkainta kerrostalovaltaista rakentamista suositetaan 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 omistusasuntotuotannon määrästä suhteessa vuokra-asumiseen.
- Yhteistyötä tiivistetään sekä yksityisten toimijoiden että valtion toimijoiden kanssa (ympäristöministeriö, Asumisen rahoitus ja kehittämisskeskus ARA) monipuolisen asuntotuotannon tukemiseksi ja ennakoivan vuoropuhelun edistämiseksi.

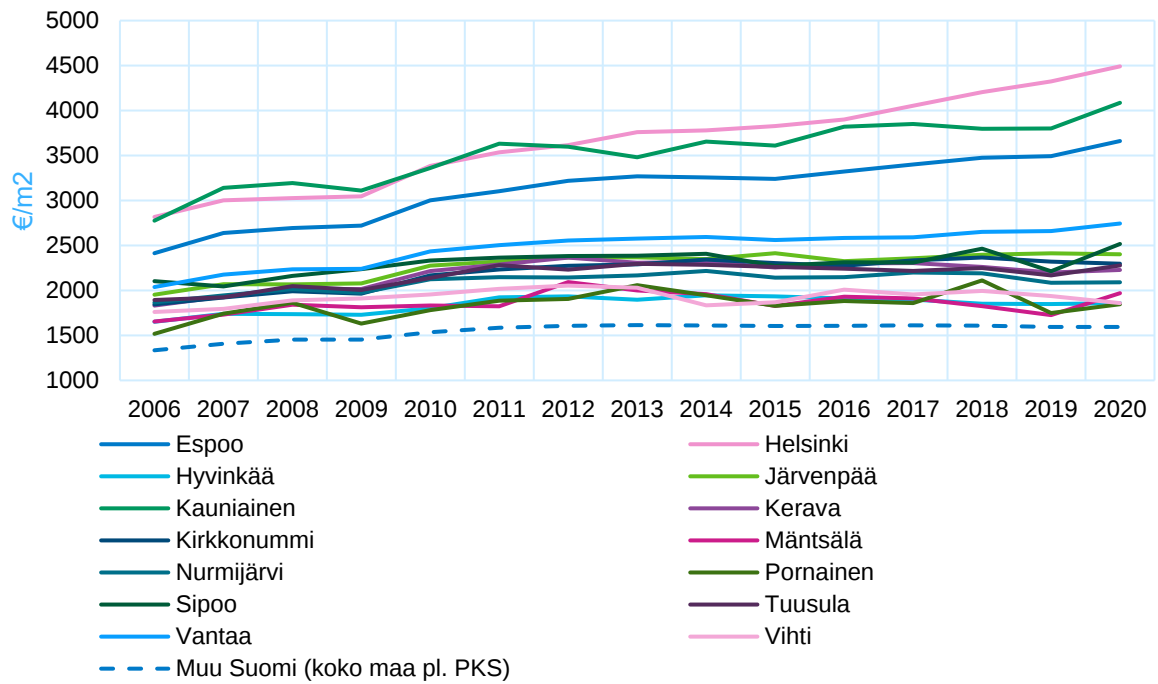
5.2.2. Toteutamme valtion tukemaa ARA-asuntotuotantoa ja edistämme asumisen välimuodon mallien kehittämistä

Hinnat ja vuokrat ovat Helsingin seudulla korkealla tasolla

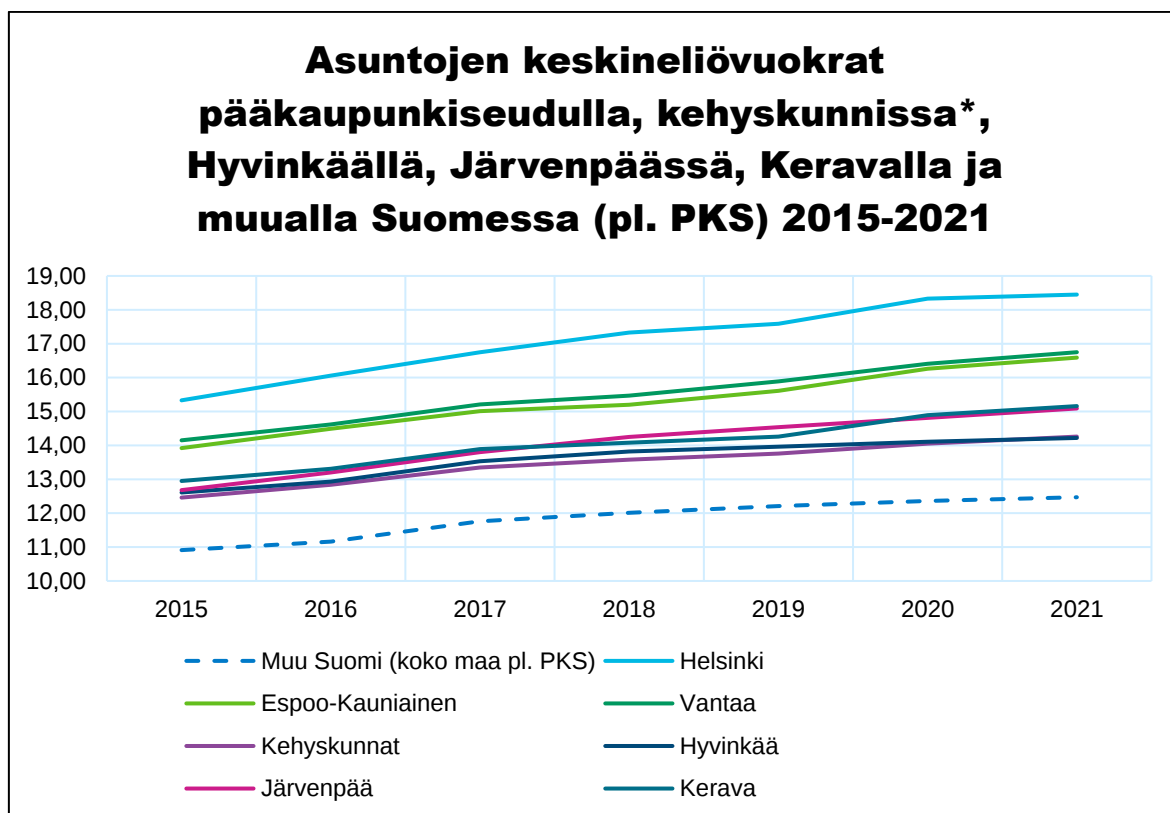
Helsingin seudulla asuntojen hinnat ovat merkittävästi muuta Suomea korkeammat. Asumisen hinnat ovat kuitenkin eriytyneet myös Helsingin seudun sisällä. Helsingin seudulla asuntojen keskineliöhinnat ovat erityisen korkeat Helsingissä, Kauniaisissa ja Espoossa. Myös Vantaalla asuntojen keskineliöhinnat ovat korkeammat muuhun seutuun verrattuna (kuva 29). Asuntojen keskineliöhintojen tapaan asuntojen keskineliövuokrat ovat Helsingin seudulla selvästi muuta Suomea korkeammat (kuva 30). Erityisesti pääkaupunkiseudulla maksetaan korkeampia vuokria kuin muualla Helsingin seudulla. Asuntojen korkeampiin hintoihin ja vuokriin Helsingin seudulla vaikuttaa asuntojen korkeampi kysyntä, jota ylläpitää muun muassa seudulle kohdistuva muuttoliike. Keskineliöhinnat ovat nousseet myös uudistuotannon asuntojen keskikoon pienenemisen vuoksi.

Monipuolisen ja kohtuullisen hintaisen asumisen edistäminen on tärkeää seudun pito- ja vetovoiman kannalta. Lisäksi elinkeinoelämän ja esimerkiksi palvelualojen toimivuuden ja työvoiman saatavuuden kannalta on tärkeää, että seudulta löytyy myös kohtuullisen hintaista asumista pieni- ja keskituloisille. Kohtuullisen hintaisella asumisella viitataan pääasiassa markkinahintoja edullisempaan valtion tukemaan ARA-asuntotuotantoon. Asuntojen ja vuokrien hinnan nousuun vastataan ensisijaisesti varmistamalla riittävä asuntotuotanto, ja toissijaisesti edistämällä valtion tukemaa ARA-asuntotuotantoa sekä kehittämällä asumisen välimuodon malleja.

Asuntojen keskineliöhinnat Helsingin seudulla ja muualla Suomessa (pl. PKS) 2010-2020



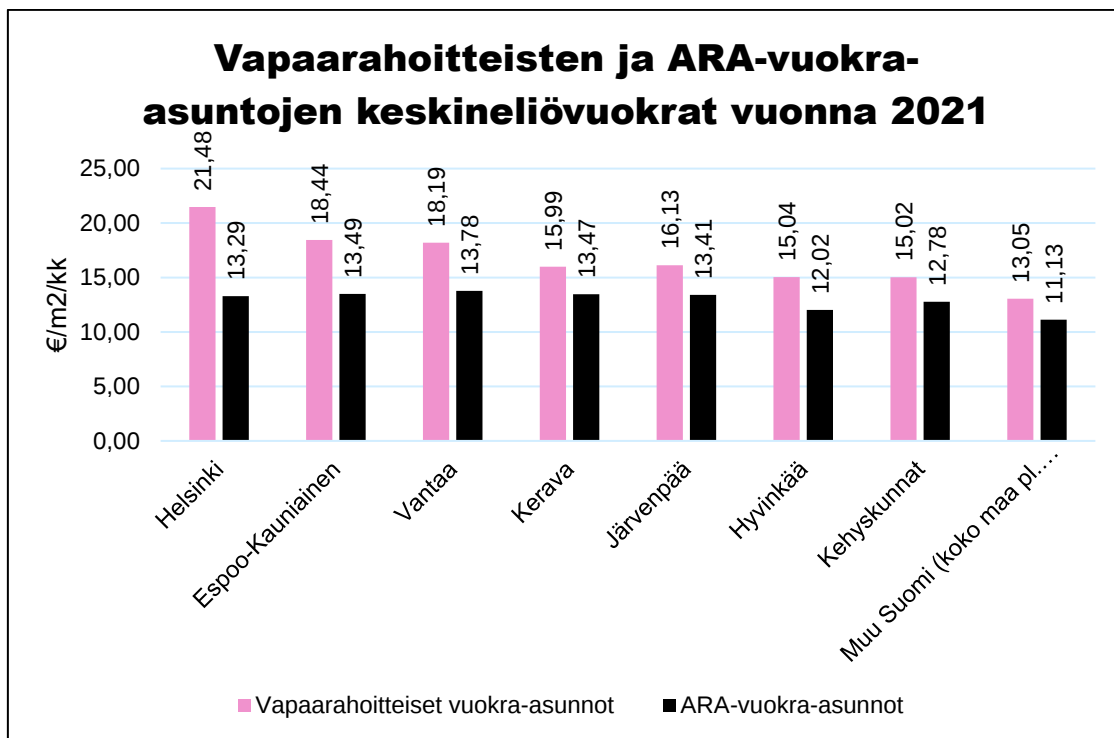
Kuva 29: Asuntojen keskineliöhinnat Helsingin seudulla ja muualla Suomessa (pl. PKS) 2010–2020. Lähde: Tilastokeskus



Kuva 30. Asuntojen keskineliövuokrat pääkaupunkiseudulla, kehyskunnissa*, Hyvinkäällä, Järvenpäässä, Keravalla ja muualla Suomessa (pl. PKS) 2015–2021. Lähde: Tilastokeskus.

*Kehyskunnat: Hyvinkää, Järvenpää, Kerava, Riihimäki, Kirkkonummi, Nurmijärvi, Sipoo, Tuusula ja Vihti.

Kuten kuva 31 osoittaa, valtion tukeman ARA-vuokra-asuntojen keskineliövuokrien ero markkinavuokriin on merkittävä erityisesti pääkaupunkiseudulla. ARA-tuotanto tarjoaa pieni- ja keskituloisille mahdollisuuksia löytää varallisuuttaan vastaavaa asuntotarjontaa sekä edetä asumispoluilla Helsingin seudulla. Uudistuotannon kaltiliiden hintojen ohella myös asumiskustannukset vanhassa kannassa ovat nousussa. Asumiskustannuksia nostaa kannan kasvava korjausvelka. Monipuolisen asumisen edistäminen seudulla koskee siis sekä uudisasuntotuotantoa että olemassa olevaa asuntokantaa. Erilaiset valtion peruskorjaus- ja energia-avustukset ovat tärkeitä asuntokannan kehittämisessä ja asuinkustannusten alentamisessa.



Kuva 31. Vapaarahoitteisten ja ARA-vuokra-asuntojen keskineliövuokrat vuonna 2021.
Lähde: Tilastokeskus.

Kehyskunnat: Hyvinkää, Järvenpää, Kerava, Riihimäki, Kirkkonummi, Nurmijärvi, Sipoo, Tuusula ja Vihti.

Helsingin seudun näkökulmasta [Valtioneuvoston selonteossa asuntopoliittisesta kehittämisohjelmasta vuosiksi 2021–2028 \(2021\)](#) esitetty tavoite pitkällä korkotuella rakennettavien ARA-asuntojen määrän lisäämisestä kohti 35 prosenttia on kohtuuttoman korkea. Ensinnäkin kaikkien ARA-asuntojen (ARA-vuokra pitkä korkotuki, ARA-vuokra erityisryhmät, ARA-vuokra lyhyt korkotuki, ARA-vuokra valtiontakaus ja ARA-asumisoikeus) osuus asuntotuotannosta on pääkaupunkiseudun kunnissa ollut keskimäärin noin 23 % ja KUUMA-kunnissa noin 24 %. Yhteensä ARA-tuettuja asuntoja on valmistunut Helsingin seudulle vuosina 2016–2021 noin 24 000. Pitkän korkotuen asuntoja (ARA-vuokra pitkä korkotuki, ARA-vuokra erityisryhmät ja ARA-asumisoikeus), joita valtion tavoite koskee, on valmistunut Helsingin seudulla vuosina 2016–2021 yhteensä noin 20 000. Niiden osuus asuntotuotannosta on pääkaupunkiseudun kunnissa ollut keskimäärin noin 20 % ja KUUMA-kunnissa noin 21 %. Toisekseen ARA-tuotannon toteuttamista haastaa seudun kunnissa tällä hetkellä moni asia, kuten rakennuskustannusten nopea nousu, vaikeus saada tarjouksia urakkakilpailuihin ja rakennuspaikkojen haasteellisuus. On alueita, joille ARA-tuotantoa ei haluta enää alueellisen eriytymisen näkökulmasta lisätä ja alueita, joille se soveltuisi, mutta sitä ei saada toteutumaan ARA-hintaraamien vuoksi. Kuten kuva 28 osoittaa, valtion tukemien ARA-vuokra asuntojen keskineliövuokrien ero markkinavuokriin on merkittävä erityisesti pääkaupunkiseudulla.

Lisäksi kunnat ja maanomistajat tukevat jo nyt ARA-asuntotuotantoa alempina tontinhintoina ja -vuokrina, ja tuen määrä kasvaisi kohtuuttomasti, mikäli tuotannon vo-lyymiä edelleen kasvatettaisiin. ARA-vuokra- ja asumisoikeustoimijoita ei myöskään kaikissa kunnissa ole riittävästi tuotannon kasvattamiseen. Näillä perustein seudul-liseksi tavoitteeksi on asetettu, että valtion tukemaa ARA-asuntotuotantoa valmistuu pääkaupunkiseudun kunnissa 30 % (3 790 asuntoa) ja KUUMA-kunnissa 20 % (1 160 asuntoa) vuosittaisesta asuntotuotantotavoitteesta (16 500 asuntoa).

ARA-asuntotuotanto ja asumisen välimuodon mallit

- ARA-asuntotuotantoa valmistuu pääkaupunkiseudun kunnissa 30 % (3 790 asuntoa) ja KUUMA-kunnissa 20 % (1 160 asuntoa) vuosittai-sesta asuntotuotantotavoitteesta (16 500 asuntoa), jonka kunnat mahdollistavat kaavoituksella, tontinluovutuksella ja maankäyttösopi-muksilla.
- Asuntokannan monipuolisuuden ja asuntomarkkinoiden toimivuuden varmistamiseksi kehitetään vuokra- ja omistusasumisen väliin sijoittu-via ns. välimuodon malleja yhdessä asumisen toimijoiden ja valtion kanssa.
- Valtio varmistaa kohtuuhintaisen valtion tukeman vuokra-asuntotuo-tannon edellytykset korkotukilainsäädännön ajantasaisuudella ja kan-nustavuudella, riittävän rahoituksen asuntotuotantoon sekä avustuk-set asuinalueiden kehittämiseen. Rahoitus ja avustukset kohdistetaan maankäytön ensisijaisille vyöhykkeille.
- Valtio osoittaa omistamaansa maata asuntotuotantoon myymällä, vaihtamalla ja tarvittaessa maankäyttösopimuksia hyödyntäen. Val-tion tarpeista vapautuvat asuntorakentamiseen soveltuvat alueet luo-vutetaan kohtuuhintaisesti ensisijaisesti kunnille tai toissijaisesti muulle alueen lopulliselle asuntotuotannon tarjoajalle.
- Valtio-omisteinen A-Kruunu rakennuttaa omistukseensa pitkän korko-tuen ARA-vuokra-asuntoja.
- Valtio osoittaa riittävät korjaus- ja energia-avustukset Helsingin seu-dulle ja varmistaa olemassa olevan ARA-kannan asumiskustannus-ten kohtuullisuuden nousseessa kustannustilanteessa.
- Valtio jatkaa ARA:n tukea kuntien järjestämään asumisneuvontaan.
- Valtio sitoutuu rakentamisen ja maankäytön norminpurun edistämi-seen. Mm. edistämään korjausrakentamisen ja käyttötarkoitusten muutosten sääntelyn keventämistä rakennusten elinkaarihiilijalanjäl-jen vähentämiseksi.

5.2.3. Korjaamme alueellista eriytymiskehitystä kaupunkiuudistuksen keinoin

Alueellinen eriytyminen Helsingin seudulla

Helsingin seudulla on alueita, joille on keskittynyt hyvätuloista ja koulutettua väestöä sekä alueita, joilla asuu keskimääräistä enemmän pienituloisia asukkaita ja työttömiä työkäisiä. Parempi- ja heikompiosaisten alueellinen keskittyminen, toisin sanoen sosioekonominen alueellinen eriytyminen, kytkeytyy alueiden asuntokannan ominaisuuksiin ja alueiden välisiin hinta- ja vuokratasojen eroihin. Esimerkiksi valtion tukemien vuokra-asuntojen sijainnin ja alimman tuloryhmän keskittymien väliltä voidaan löytää vahva yhteys. Joillakin seudun alueilla samantyyppinen yhteys näkyy myös pienasuntoihin painottuvassa vapaarahoitteisessa uudistuotannossa ([Asumisen ilmiöt Helsingin seudulla, 2021](#)). Monipuolisin ja tasapainoisin väestörakenne on seudulla sellaisilla alueilla, joiden asuntokannassa on monipuolisesti hallintamuotoja ja eri kokoisia ja tyyppisiä asuntoja.

Seudullisena tavoitteena on tasapainoinen alueellinen kehitys, mikä edellyttää alueellisen eriytymiskehityksen torjumista ja korjaamista. Alueellista eriytymiskehitystä torjuvan tai korjaavan maankäytön ja asuntopolitiikan perusta on pyrkimys mahdollisimman monipuoliseen asuntokantaan sekä uusilla alueilla että vanhojen alueiden täydentämisessä. Yleiset seudulliset toimet monipuolisen asuntotuotannon edistämiseksi (luku 5.2.1) torjuvat osaltaan alueellista eriytymiskehitystä. Eriytymiskehityksen korjaamiseksi seudulla on tunnistettu vanhoja asuinalueita, joiden asuntokanta on keskimääräistä yksipuolisempaa ja joihin on keskittynyt sosioekonomisesti heikompiosaisia.

Alueita kutsutaan seudullisiksi kaupunkiuudistusalueiksi (kuva 31). Seudullisten kaupunkiuudistusalueiden valinta on tehty sekä kaupunkien omien että yhteisiin seudullisten tarkasteluiden perusteella. Tarkastelluissa tunnistetut alueet eivät kuitenkaan ole erillisiä saarekkeita. Pikemminkin niistä muodostuu toisiinsa jossain määrin kytkeytyviä, kuntarajat ylittäviä vyöhykkeitä urbaaniin kaupunkirakenteseen. Näillä vyöhykkeillä asuu kaikkiaan noin 81 000 asukasta. Seudun kaupunkiuudistusalueille tyypillisiä ominaisuuksia ovat mm.

- väestön matala sosioekonominen asema (pienituloisuus, työttömyys ja matala koulutustaso ovat yleisempiä kuin muualla seudulla)
- tarve parantaa tai uudistaa alueiden asuntokantaa (rakennuskanta on vanhaa ja osin korjausvelkaista, alueilla on vuokravaltaisia keskittymiä)

- tarve parantaa alueiden lähi- ja liikkumisympäristöä, esimerkiksi raideliikenteen asemia ympäristöineen
- osalla alueista on tarve parantaa joukkoliikennesaavutettavuutta
- alueille kohdistuu jo kaupunkien käynnistämiä uudistavia politiikkatoimia (rakennetun ympäristön parantamista, myönteisen erityiskohtelun rahoitusta tai muuta alueellisen eriarvoisuuden vähentämiseen tähtäävää työtä)

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 32. Helsingin seudun kaupunkiuudistusalueet.

Kaupunkiuudistuksen seudulliset periaatteet

MAL-suunnitelman yhteydessä on mahdollista huolehtia siitä, että kaupunkiuudistusalueiden erityiset tarpeet tulevat huomioiduiksi seudullisissa maankäytön, asuntopoliitiikan ja liikenteen toimenpiteissä. Lisäksi keskeistä on valtion politiikkatoimiin, esimerkiksi energia- tai infrastruktuuriavustusten myöntämisperiaatteisiin tai lähiöohjelman sisältöön, vaikuttaminen siten, että panostukset kohdentuisivat kuntien tavoitteiden kannalta parhaalla mahdollisella tavalla.

Kaupunkiuudistukseen liittyvin kohdennetuin erityistoimenpitein on mahdollista sekä monipuolistaa ja parantaa asuntokantaa että kohentaa asuinympäristön ja julkisen kaupunkitilan laatua (katutila, kävelyn ja pyöräilyn reitit, ulkovalaistus, lähiviheralueet, leikkipuistot, julkisen liikenteen pysäkit yms.) lähemmäs uusien asuinalueiden ja keskustojen laatutasoa. Kaupunkiuudistusalueilla on tärkeää varmistaa perheasuntojen riittävyys ja laatu sekä vuokra- että omistusasuntokannassa. Myös pienille asunnoille on tarvetta, mutta olisi tärkeää huolehtia siitä, ettei alueille synny yksipuolisia pienten asuntojen keskittymiä. Asuntojen ja asuinrakennusten lisäksi yleisillä alueilla, lähiviheralueilla ja liikkumisympäristöllä on merkitystä viihtyisyyden, arjen sujuvuuden ja turvallisuuden näkökulmista. Asuntokannan monipuolistamisesta ja asuinympäristöjen parantamisesta vastaavat seudun kunnat kaavoitus- ja maapolitiikan keinoin sekä erilaisin paikallisten kehittämistoimenpiteiden avulla. MAL-suunnitteluun liittyvän seudullisen kaupunkiuudistustyön yhdeksi toimenpiteeksi esitetään kaupunkiuudistuksen yhteistyöverkostoa. Sen puitteissa on mahdollista koota yhteen ja jakaa kuntien omista kehittämistoimenpiteistä saatuja kokemuksia ja hyviä käytäntöjä. Verkostossa voidaan jakaa ja kehittää käytännön toimintamalleja, mutta myös tunnistaa tarpeita laajemmille, kaupunkistrategia- tai seututasoisille politiikkatoimille.

Raideliikenteen vanhojen asemien perusparantaminen on monien seudullisten kaupunkiuudistusalueiden kehittämisessä eräänlainen kynnysinvestointi, joka vaikuttaa muiden kaupunkiuudistusalueille kohdennettujen paikallisten toimenpiteiden onnistumisen mahdollisuuksiin. MAL-suunnitelman luvussa 5.1.2 linjataan asemien ja asemanseutujen kehittämisen suuntaviivat. Kaupunkiuudistusalueista mm. Malmilla, Kannelmäessä, Pukimäessä, Pohjois-Haagassa, Koivukylässä, Myyrmäessä ja Korsossa parannetaan asemia seuraavalla nelivuosikaudella 2024–2027. Myös muilla liikennejärjestelmän kehittämistoimenpiteillä edistetään kaupunkiuudistusalueiden saavutettavuutta kestävin kulkumuodoin.

Kaupunkiuudistusalueita kehitettäessä olisi tärkeää huomioida eri väestöryhmien lähtökohtaisesti erilaiset osallistumisen mahdollisuudet. Asuinympäristön uudistaminen tulisi tapahtua asukkaita kuullen. Kansainvälisten vertailujen perusteella tiedetään, että alueellisen eriytymisen korjaaminen edellyttää tiettyihin kaupunginosiin keskittyvien paikallisten toimien lisäksi sekä kaupunki- ja seututasoisia strategisia tavoitteita että vielä yleisempiä yhteiskuntapoliittisia esimerkiksi työllisyyteen ja koulutukseen liittyviä politiikkatoimia.

Alueellisen eriytymiskehityksen korjaaminen Helsingin seudulla edellyttää valtion taholta nyt päättyvää lähiöohjelmaa vahvempia ja strategisempia kaupunkipoliittisia linjauksia. Resurssit tulisi määrätietoisesti kohdentaa suurimman tarpeen alueille, jossa niiden vaikuttavuus kohdistuu merkittävään väestöpohjaan. Lisäksi valtion tulisi huomioida, että energia- ja korjausavustuksilla voi olla merkittävä rooli eriytymiskehityksen hillinnän kannalta. Myös infra-avustusten myöntämisessä tulisi huomioida alueellisen eriytymisen hillintä, niin että avustusta myönnettäisiin kaupunkiuudistusalueille myös silloin, kun niille ei rakenneta uutta valtion tukemaa ARA-asuntotuotantoa. 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 terveystalouteen.

Kaupunkiuudistusalueiden kehittäminen

- Vahvistetaan kaupunkiuudistuksen vaikuttavuutta ja käynnistetään mm. seudullinen kaupunkiuudistusverkosto tiedon ja hyvien käytäntöjen jakamiseksi.
- Valtion tulee käynnistää yhdessä kuntien kanssa ohjelma, jolla kehitetään kaupunkiuudistusalueita, ja osoittaa siihen riittävästi resursseja ja avustuksia.
- Kunnat kiinnittävät maa- ja asuntopoliittisissa tavoitteissaan erityistä huomiota kaupunkiuudistusalueiden 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 kaupunkiuudistusalueille avustuksia erityisellä painoarvolla siten, että asukkaat, asunto-osakeyhtiöt ja kiinteistöyhtiöt voivat suunnitella ja toteuttaa peruskorjaukset ja energiasaneeraukset hallitusti ja pitkäjänteisesti.
- Valtio myöntää käynnistysavustusta kaupunkiuudistusalueilla myös muuhun kuin ARA-tuotantoon.
- Kaupunkiuudistusalueet 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

Yhdyskuntarakenne muodostaa puitteet asukkaiden arjen sujuvuudelle. Rakentamisen sijoittuminen ja tehokkuus, palveluiden saavutettavuus, kulkuyhteyksien sujuvuus ja viheralueiden sijainnit ovat omiaan joko helpottamaan tai hankaloittamaan asukkaiden arkea. Elinympäristön fyysisillä ratkaisulla on myös edelleen yhteys asukkaiden kokemuksiin elinympäristön laadusta. Elinympäristön laatu taas on yksi merkittävä alueellinen veto- ja pitovoimatekijä. Täten kattavat, toimivat ja arjen reitien kannalta järkevästi sijaitsevat palvelut sekä helposti saavutettavat viheralueet

ovat keskeisiä alueiden vetovoima- ja imagotekijöitä ja asukkaiden hyvän arjen rakennuspalikoita. Tässä MAL 2023 -suunnitelmassa elinympäristön laatu on hahmotettu erilaisten palveluiden sijoittumisen, liikkumisen sujuvuuden sekä kaupunkivihreän kautta.

Seudun tiivistyvässä rakenteessa tarvitaan riittävät aluevaraukset julkisille palveluille

Kuntien järjestämistä palveluista suurin osa on määritelty laissa. Julkisia palveluita ovat mm. koulutus ja varhaiskasvatus, kulttuuri-, nuoriso- ja kirjastopalvelut sekä liikuntapalvelut. Sosiaali- ja terveydenhuollon ja pelastustoimen osalta järjestämisvastuu siirtyy kunnilta hyvinvointialueille 1.1.2023 alkaen. MAL 2023 -kunnat, Helsingin kaupunkia lukuun ottamatta, kuuluvat Länsi-Uudenmaan-, Vantaan ja Keravan, Keski-Uudenmaan- ja Itä-Uudenmaan hyvinvointialueisiin. Kuntien tehtävänä on varmistaa palveluiden toteuttamisedellytykset ja huolehtia riittävä kaavallinen varanto tulevaisuuden palvelutarpeita varten.

Väestönkasvu luo edellytyksiä ja tarpeita palveluiden kehittämiseksi. Palvelut edellyttävät riittävää asukaspohjaa. Seudulla kasvua keskitetään ja alueita kehitetään tarpeeksi tehokkaina, jotta palveluille muodostuu riittävä asukaspohja. Merkittävä seudullinen työkalu kasvun ohjaamiseksi ja maankäytön tiivistämiseksi ovat ensisijaiset maankäytön kehittämisvyöhykkeet (luku 5.1.2.).

Asuntotuotannon ohjaaminen maankäytön ensisijaisille kehittämisvyöhykkeille, erityisesti keskuksiin sekä raideliikenteen piiriin kasvattaa palvelutarpeita lähtökohtaisesti niillä alueilla, joissa palvelutuotanto saattaa jo nyt olla kuormittunut. Alueiden toimitiloihin voi jo lähtötilanteessa kohdistua merkittäviä korjaustarpeita. Lisäksi nykyiset toimipaikat eivät välttämättä vastaa nykyisiin ja tuleviin palvelutuotannon vaatimuksiin. Seudun tiivistyvässä kaupunkirakenteessa tulee löytää innovatiivisia ratkaisuja palvelurakennusten toteuttamiseen ja varmistaa riittävät varannot paljon pinta-alaa vaativille toiminnoille, kuten urheilukentille.

Seudun kasvun ohjaaminen nykyrakennetta tiivistäen ja täydentäen edellyttää pitkäjänteistä ja ennakoivaa maankäytön suunnittelua, joka huomioi palveluiden maankäytölliset tarpeet. Riittämätön tonttivaranto ja kuntien maaomaisuuden sijoittuminen vaikuttavat siihen, että tilaa uusien palveluiden toteuttamiselle ei ole helposti saatavilla varsinkaan keskeisiltä alueilta. Riskinä on, että julkiset palvelut joudutaan sijoittamaan kauemmas liikkumisen solmukohdista, mikä vaikeuttaa sujuvan arjen toteutumista. Kestävän liikkumisen ja asukkaiden arjen sujuvuuden näkökulmasta on ensiarvoisen tärkeää, että seudulla kaikki merkittäviä asiakasvirtoja

aiheuttavat palvelut sijoitetaan kestävin kulkumuodoin hyvin saavutettaviin solmukohtiin.

Kehitämme kaupallisten palveluiden verkkoa osana sujuvaa arkea

Kaupallisilla palveluilla tarkoitetaan tässä yhteydessä päivittäistavarakaupan ja erikoistavarakaupan myymälöitä sekä vapaa-ajan viettoon liittyviä palveluita, kuten elokuvateattereita, ravintolapalveluita ja erilaisia kauneudenhoitoalan palveluita. Nämä palvelut eroavat toisistaan sekä tilantarpeeltaan, sijoittautumislogiikaltaan että asiakkaiden asiointitiheyden kannalta. Kaavat ohjaavat vähittäistavara- ja erikoiskauppaa, kuten vaatekauppaa sijoittumaan keskustoihin ja kauppakeskuksiin, päivittäistavarakauppaa myös asuinalueille. Päivittäistavarakaupan on hyvä sijaita siellä, missä ihmiset asuvat tai käyvät töissä. Liikkumisen ja asiointitiheyden näkökulmasta tilaa vievillä kaupallisilla palveluilla (kuten huonekalumyymälät ja auto-kauppa) asioidaan harvakseltaan ja usein henkilöautolla. Näin niiden on hyvä sijoittua liikenteellisesti hyvin saavutettaville alueille. Kaupan keskittymiin ei tulisi sijoittaa päivittäistavarakauppaa tai muuta erikoiskauppaa, sillä se voisi kannustaa arkisten asiointimatkojen tekemiseen autolla. Seudullisesti merkityksellisten vähittäistavara-kauppojen suuryksiköiden sijaintia keskustatoimintojen alueiden ulkopuolella ohjataan Uudenmaan maakuntakaavassa.

Työmatkaliikenteen ohella vapaa-aikaan ja ostoksiin liittyvien palveluiden käyttö muodostaa merkittävän osan liikkumistarpeesta ja siten myös henkilöautoliikenteen suoritteesta. Etätyö mahdollistaa asumisen kauempana työpaikasta, mutta ei vähennä liikkumistarvetta vapaa-ajalla, etenkin jos kaupalliset palvelut ovat sijoittuneina hyvin keskittyneesti vain suurimpiin liikenteen ja työpaikkojen solmukohtiin. Verkkokaupan kasvu voi vähentää liikkumistarvetta ostosmatkojen osalta, mutta ei erilaisten viihtymis- ja elämyspalveluiden tapauksessa. Väestön ikääntyminen korostaa tarvetta sijoittaa palveluita lähelle asutusta. Kestävän ja sujuvan arjen kannalta monipuolisten palveluiden saavutettavuus myös ilman omaa autoa on keskeistä kaikkien ikäryhmien näkökulmasta. Tämän takia on tärkeää, että arjessa käytettävät palvelut ovat helposti ja kestävästi saavutettavissa läheltä. Viihtymis- ja elämyspalvelut sekä muut keskustahakuiset palvelut löytyvät keskustoista sekä joukkoliikennereittien varrelta.

Vehreä lähiympäristö ja hyvin saavutettavat viheralueet luovat arjen hyvinvointia

Seudullisena tavoitteena on seudullisten viher- ja virkistysalueiden jatkuvuuden varmistaminen sekä mahdollisimman laaja säilyminen ja keskeisten ekologisten

yhteyksien vahvistaminen. Viher- ja virkistysalueiden hyvä saavutettavuus, riittävä koko ja seututasoinen yhtenäisyys ja jatkuvuus ovat keskeisiä tekijöitä niiden tuot- tamille hyvinvointivaikutuksille. Viher- ja virkistysalueiden jatkuvuus tulee huomioida liikennejärjestelmähankkeiden yhteydessä.

Seudun asuntotuotannon ohjaaminen maankäytön ensisijaisille kehittämisvyöhyk- keille ja erityisesti hyvin saavutettaville alueille kasvattaa lähivirkistysalueiden käyt- töpainetta. Pyrkimys tiivistämiseen luo myös painetta osoittaa täydennysrakenta- mista olemassa oleville virkistysalueille. Täydennysrakentaminen usein vähentää alueen vehreyttä, mitä voidaan hyvällä suunnittelulla osin välttää ja osin korvata. Viherelementtien hyödyntämisellä ja vihreän infran rakentamisella voidaan näin paitsi lisätä asukkaiden virkistysmahdollisuuksia ja parantaa kaupunkitilan viihty- vyyttä, myös edistää ilmastonmuutokseen sopeutumista ja hiilensidontaa rakenne- tussa ympäristössä (luku 5.1.2).

Palvelut ja viheralueet

- Varmistetaan maankäytön suunnittelulla, että vanhoilla ja uusilla alu- eilla on riittävä asukaspohja 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 si- joittumista myös kivijalkoihin.
- Varmistetaan seudullisten viher- ja virkistysyhteyksien jatkuvuus sekä mahdollisimman laaja säilyminen ja keskeisten ekologisten yhteyk- sien vahvistaminen. Kunnat varautuvat virkistyskäytön kasvuun osoit- tamalla riittävästi virkistystä palvelevia alueita ja niiden saavutetta- vuutta (mm. kävellen ja pyörällä) parantavia ulkoilureittejä ja yhteyk- siä. Valtio huomioi liikennejärjestelmähankkeiden yhteydessä virkis- tysalueverkoston yhtenäisyyden ja jatkuvuuden. Maankäytön suunnit- telussa edistetään kaupunkitilojen viihtyisyyttä ja lisätään kaupunki- vihreää.
- Valtio osoittaa maankäytön ensisijaisilla vyöhykkeillä maavarantoaan ja kiinteistöjään julkisten palveluiden sekä virkistyspalveluiden toteut- tamisen.
- 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 yleinen päämäärä on terveellinen ja viihtyisä elinympäristö, jossa ei ole meluhaittoja. Meluongelmat ovat erityisen akuutteja kasvavalla Helsingin seudulla. Melun aiheuttamien ongelmien ennaltaehkäisy on ensisijainen meluntorjuntakeino. Avainasemassa ovat ratkaisut, joita tehdään maankäytön ja liikenteen suunnittelussa. Lisäksi tarvitaan melutasojen alentamiseen liittyviä toimia. Näitä ovat esimerkiksi melua vaimentavat päällysteet, nopeusrajoitusten alentaminen ja nastarenkaiden käytön vähentäminen. Monilla melupäästöä pienentävillä toimenpiteillä on positiivisia vaikutuksia myös ilmanlaatuun, ilmastoon ja liikenneturvallisuuteen. Meluesteitä tarvitaan kohteissa, joissa ei muilla toimin voida saavuttaa riittävää vaikuttavuutta.

[EU:n ympäristömeludirektiivi](#) ja [valtioneuvoston asetus](#) edellyttävät, että meluselvitykset ja meluntorjuntasuunnitelmat laaditaan viiden vuoden välein suurista väestökeskittymistä (yli 100 000 asukasta) sekä vilkkaista maanteistä, rautateistä ja lentokentistä. Meluntorjunnan toimintasuunnitelmien toteuttamisvelvoitetta ei kuitenkaan ole, eikä meluntorjunnan näkökulmaa tai rahoitusta ole sisällytetty esimerkiksi valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan (Liikenne 12) eikä Väyläviraston investointiohjelmaan.

Meluselvityksissä ja meluntorjunnan toimintasuunnitelmissa näkökulmana on nykyisten asukkaiden suojaaminen melulta. Liikenteen melulta suojaamisen katsotaan tällöin olevan väylänpitäjän vastuulla. Kunnat ja valtio ovat sopineet tarvittavan rakenteellisen melunsuojauksen toteuttamisen kustannusjaosta maanteillä siten, että valtio vastaa uuden maantien rakentamisen tai nykyisen maantien parantamisen yhteydessä tehtävien meluesteiden rakentamisen kustannuksista, lisääntyvän meluhaitan poistamiseksi tai lievittämiseksi. Kunta osallistuu olemassa olevan meluhaitan torjumiseksi tehtävien meluesteiden rakennuskustannuksiin 25 %:n osuudella. Mikäli meluesteet toteutetaan kunnan toivomuksesta lisämaankäytön mahdollistamiseksi olemassa olevan meluhaitan poistamiseksi korkeampitasoisena, kunta vastaa tästä aiheutuvista lisäkustannuksista edellä mainitun 25 %:n kustannusosuuden lisäksi. Jos kunta kaavoittaa olemassa olevan tien läheisyyteen sellaista toimintaa, joka tarvitsee melusuojausta, vastaa kunta meluntorjunnan kustannuksista. ([Kunnan ja valtion kustannusvastuun periaatteet maantien pidossa, 2010.](#))

Rautateiden osalta kustannusjaon periaatteet ovat seuraavat: Uuden radan rakentamisen yhteydessä meluhaitan poistamiseksi tai lieventämiseksi tehtävien meluesteiden rakentamisen kustannuksista vastaa rataverkon haltija. Kaavoitettaessa rai-deliikenteen läheisyyteen uutta toimintaa, joka tarvitsee melunsuojausta, kunta tai muu rakennushankkeesta vastaava (esim. kiinteistön omistaja) vastaa meluntorjunnan kustannuksista. Radan parantamisen yhteydessä meluhaitan poistamiseksi tai lieventämiseksi tehtävien meluesteiden rakentamisen kustannuksista vastaa lisääntyvän melun osalta rataverkon haltija. Parantamishanketta edeltävän melutason osalta rakennettavien meluesteiden kustannusjaosta sovitaan erikseen ottaen huomioon maankäytön ja rautatieliikenteen kehitys. ([Kunnan ja valtion yhteistyön ja kustannusvastuun periaatteet radanpidossa, 2020.](#))

Kustannusvastuiden periaatteet meluntorjuntaratkaisuihin ovat osin vanhentuneet erityisesti kasvavilla kaupunkiseuduilla, ja näkökulmaa onkin tarpeen laajentaa MAL-ajatteluun. Valtion ja kuntien yhteisenä tahtona on riittävän asuntotuotannon varmistaminen hyvin saavutettavilla alueilla. Mikäli tällaisten alueiden käyttöönotto edellyttää meluntorjuntaa valtion väylillä, tulee myös valtion osallistua kustannuksiin. Meluntorjuntakohteita pohdittaessa pitää tarkastella nykyisen maankäytön lisäksi tulevaa maankäyttöä. Väylän hallinnollisen luokan muutoksissa melunsuojaukset tulee hoitaa kuntoon ennen muutoksia.

[Luonnos maanteiden meluntorjunnan toimintasuunnitelmaksi 2023-2028](#) (Väylävirasto) esittää linjauksia ja keinoja, joilla pyritään vähentämään melulle altistumista maanteiden varsilla sekä parantamaan suunnitteluprosessia ja tiedonhallintaa. Lisäksi on esitetty linjaukset meluntorjunnan edistämiseksi pitämällä aikavälillä. Meluntorjunnan kohteiden rahoitus ei toistaiseksi ole ollut riittävää, eikä meluntorjunnan toimenpiteitä ole saatu toteutettua meluntorjunnan toimintasuunnitelmien mukaisesti. MAL- suunnittelukierroksella toteutetaan meluntorjunnan teemapaketti sekä muita meluntorjunnan toimintasuunnitelmien toimenpiteitä. 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.

Meluntorjunnan toimintasuunnitelman 2023–2028 mukaiset maanteiden meluntorjuntakohteet:

- Vt 1 Veikkola, Kirkkonummi (toteutunut osittain)
- Vt 4 Metsola–Jokivarsi, Vantaa (kohde oli yksi MAL-sopimuksen 2016–2019 kohteista, mutta ei ole toteutunut)
- Vt 3 Kaivoksela, Vantaa
- Mt 101 Vartiokylä, Helsinki

- Vt 3 Pohjois-Haaga, Helsinki
- Mt 120 Hämeenkylä, Vantaa
- Mt 1456 Kinnari–Peltola, Järvenpää
- Mt 101 Pihlajamäki, Helsinki
- Vt 3 Vantaanlaakso, Vantaa
- Vt 4 Päiväkumpu, Vantaa, Sipoo
- Vt 4 Viikki, Helsinki
- Kt 50 Kuninkaala–Kuusikko, Vantaa
- Kt 45 Tammisto–Siltamäki, Vantaa
- Kt 45 Torpparinmäki, Helsinki
- Vt 1 Nuijala, Espoo
- Mt 152 Metsola, Vantaa (hiljainen päällyste)
- Mt 120 Vapaala, Vantaa

Pienhankeohjelmaan (luku 5.3.5) esitetään vuosina 2024–2027 toteutettavaksi metuntorjuntaa kohteissa vt 4 Metsola-Jokivarsi Vantaalla, kt 45 Torpparinmäki sekä vt 4 Viikki Helsingissä, joiden yhteen laskettu kustannusarvio on noin 13 miljoonaa euroa. Näissä kohteissa on hyvä suunnitelmavalmius ja kunnat pitävät niiden toteuttamista kiireellisenä.

Katupöly säilyy ilmanlaatuhaasteena tulevaisuudessakin

Helsingin seutu on ilmanlaadultaan puhtaimpia metropolialueita Euroopassa. Ilman epäpuhtauksien pitoisuudet ovat pitkällä aikavälillä pääsääntöisesti laskeneet tai pysytelleet ennallaan voimakkaasta väestön, liikennemäärien ja energiantuotannon kasvusta huolimatta. ([Ilmanlaadun haasteet nyt ja tulevaisuudessa, 2022](#)). Liikenteen pakokaasujen ilmanlaatuhaitat ovat vähentyneet Helsingin seudulla. Vilkasliikenteisimmissä paikoissa pakokaasujen typenoksidien (NO_x) ja mustan hiilen (BC) pitoisuudet ovat laskeneet nopeasti. Tätä ovat edesauttaneet autokannan uusiutuminen ja päästöjen vähennystekniikat sekä HSL:n bussikannan päästöjen vähentyminen. Myös pienhiukkasten pitoisuudet ovat laskeneet. Pienhiukkaset, hengitettävät hiukkaset, otsoni ja bentso(a)pyreeni pysyvät kuitenkin pääkaupunkiseudun haasteina 2030-luvullakin. Seudun väestön kasvaessa ja kaupunkirakenteen tiivisyydessä altistujia ja ilmansaasteille herkkiä ryhmiä on yhä enemmän.

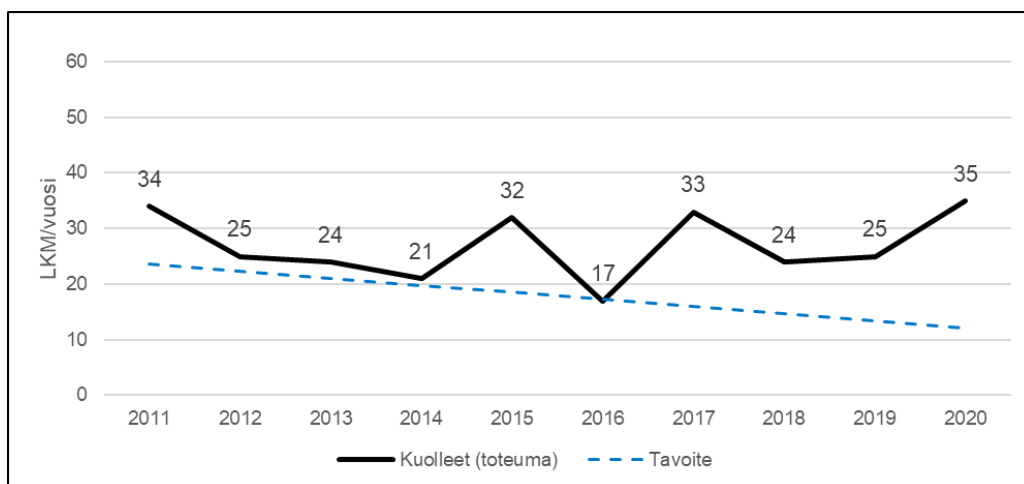
Helsingin seudun väkiluvun kasvun seurauksena myös liikennemäärät kasvavat, mikä lisää katupölypäästöjä. Katupölypäästöjä voidaan vähentää katujen ja teiden kunnossapidon toimenpitein. Nastarenkailla, niiden ominaisuuksilla ja osuudella liikennevirrassa on myös suuri vaikutus katupölypäästöihin. Myös kitkarenkaiden

käytön yleistymisellä sekä ajonopeuksien alentamisella voidaan vähentää katupölyn määrää. Pääkaupunkiseudulla on viime vuosina kehitetty katupölypäästöjen torjuntaa, ja toimenpiteet ovat tarpeen jatkossakin hengitettävien hiukkasten pitoisuuksien hallitsemiseksi.

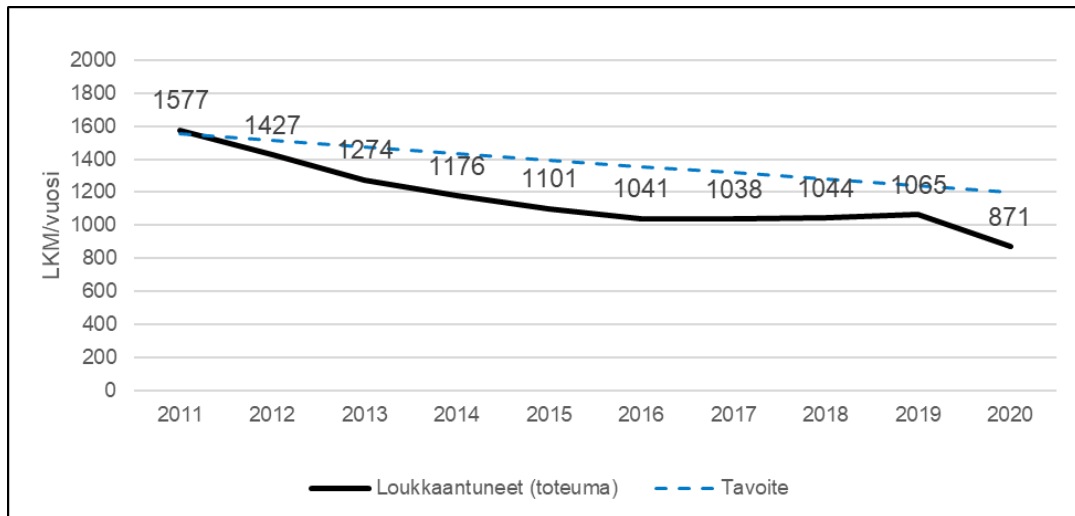
Liikenneturvallisuus ei ole parantunut tavoitteiden mukaisesti

Liikenneonnettomuudet aiheuttavat inhimillistä kärsimystä ja taloudellisia menetyksiä. Suomen tieliikenteen turvallisuuskehitys on ollut yksi Euroopan heikoimmista. Viimeisimmässä eurooppalaisessa vertailussa Suomi vajosi sijalle 15 verrattaessa tieliikenteessä menehtyneitä suhteutettuna väkilukuun ([ETSC PIN 15/2021](#)). Liikennekuolemien ja -loukkaantumisten määrän jatkuva vähentäminen vaatii uutta tahtoa, innostusta ja uusia turvallisuustoimia. Positiivinen viesti liikenneturvallisuustyön uudesta noususta on [Liikenneturvallisuusstrategia 2022–2026 \(2022\)](#) sekä [valtioneuvoston periaatepäätös liikenneturvallisuudesta \(2022\)](#). Valtakunnan tason strategia luo myös puitteet alueelliselle liikenneturvallisuustyölle.

Uudenmaan alueella sattuu yli viidennes koko Suomen henkilövahinko-onnettomuuksista ja Helsingin seudulla yli 80 % Uudenmaan alueen henkilövahinko-onnettomuuksista. Helsingin seudulla sattuneiden liikennekuolemien määrässä ei ole tapahtunut merkittävää muutosta kymmenen viime vuoden aikana (kuva 33). Liikenteessä loukkaantuneiden määrä on poliisin tilastoissa vähentynyt merkittävästi, mutta täydentävien aineistojen perusteella (mm. liikennevakuutustilastot) todellinen vähenemä ei ole ollut niin suurta (kuva 34). Helsingin seudulla korostuvat erityisesti jalankulkija- ja pyöräilijäonnettomuudet. Moottoriajoneuvoliikenteen onnettomuuksista peräänajo-onnettomuudet ovat selvästi koko maan keskiarvoa yleisempiä.



Kuva 33. Helsingin seudulla liikenteessä kuolleet 2011–2020 (tavoite ja toteuma) ([Liikenneturvallisuustarkastelu, 2022](#)).



Kuva 34. Helsingin seudulla liikenteessä loukkaantuneet 2011–2020 (tavoite ja toteuma) ([Liikenneturvallisuustarkastelu, 2022](#)).

Noin puolet jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden henkilövahinko-onnettomuuksista tapahtuu 40 km/h nopeusrajoitusalueella. Jalankulkijaonnettomuuksista lähes kaksi kolmasosaa ja pyöräilyonnettomuuksista hieman yli puolet sattuu suojatiellä. Helsingin seudulla yleisiä moottoriajoneuvoliikenteen onnettomuuspaikkoja ovat keskeiset sisään tuloväylät, joilla liikenne on vilkasta ja raskaan liikenteen määrät suuria. Onnettomuuspiikit ajoittuvat erityisesti iltapäiväruuhkan ajalle.

Valtakunnallisen liikenneturvallisuusstrategian sekä Helsingin seudun liikenneturvallisuusselvityksen pohjalta keskeisiksi toimenpiteiksi nousevat infran parantaminen liikenneturvallisuuslähtöisesti, nopeusrajoitukset sekä automaattisen liikennevalvonnan laajentaminen. Tärkeää on myös vahvistaa jatkuvaa liikenneturvallisuusyhteistyötä niin alueellisella, seudullisella kuin paikallisellakin tasolla. Liikenneturvallisuustyön keskiössä toimivat kuntien poikkihallinnolliset liikenneturvallisuusryhmät. Kuntien työtä on tarpeen tukea mahdollistamalla hyvien käytäntöjen jakaminen ja tiedonvaihto seminaarien lisäksi myös osana maakunnallisten ja seudullisten yhteistyöryhmien toimintaa.

MAL-suunnitelma sisältää pieniä liikenneturvallisuustoimenpiteitä osana pienten ja keskisuurten hankkeiden ohjelmaa (luku 5.3.5). Pääpyöräilyverkon (luku 5.1.3) toteuttaminen parantaa pyöräilijöiden liikenneturvallisuutta. Liikenneturvallisuus on näkökulmana myös muiden MAL-suunnitelman infrahankkeiden arvioinnissa.

Nopeusrajoitukset-ohjeen päivitys (vastuutaho Väylävirasto) on alkamassa syksyllä 2022. Ohjeen päivitykseen sisältyy, että taajamien nopeusrajoitukset tukevat 30 km/h nopeusrajoitusten laajentamista. Päivityksessä arvioitaisiin myös Ruotsin ja Norjan mallit, joiden mukaan yli 80 km/h teillä ajosuunnat on eroteltu, ottaen huomioon kuljetusten sujuvuus ja tienpidon kustannukset. Helsingin seudulla on erityisen tärkeää huolehtia riittävän alhaisista nopeuksista taajamissa.

[Valtakunnallisessa liikenneturvallisuusstrategiassa \(2022\)](#) on esitetty myös suunnitelman laatimista automaattisen liikennevalvonnan kehittämisestä ja lisäämisestä. Automaattista nopeusvalvontaa voidaan pitää yhtenä 2000-luvun alun tehokkaimmista liikenneturvallisuustoimenpiteistä, joka tutkimusten perusteella vähentää varsinkin suuria ylinopeuksia, vakavia loukkaantumisia ja kuolonkolareita. Helsingin seudulla keskeisiksi automaattisesta liikennevalvonnasta hyötyviksi kohteiksi on tunnistettu pääkaupunkiseudun sisääntuloväylät. Lisäksi liikennevalvontaa on tarpeen laajentaa kuntien katuverkolle, esimerkiksi koulujen läheisyyteen. Kehä III:lle on rakennettu automaattivalvontaa vuonna 2010 ja Kehä I:lle vuonna 2015. Molemmilta väyliltä on saatu hyviä kokemuksia ajonopeuksien hillitsemisestä ja onnettomuusmäärien vähenemisestä.

Pääkaupunkiseudun sisääntuloväylien automaattisen liikennevalvonnan kehittämisestä on tehty yleissuunnitelma ([Pääkaupunkiseudun sisääntuloväylien automaattivalvontapisteen sijaintien arviointi, 2020](#)). Selvityksen perusteella pääkaupunkiseudun sisääntuloväylien automaattista nopeusvalvontaa on esitetty kahdessa osassa, ensin valtateille 3, 4 ja 7 sekä maantielle 120 (kustannusarvio 320 000 euroa) ja sen jälkeen kantatielle 51, valtatielle 1 sekä kantatielle 45 (kustannusarvio 340 000 euroa). Toimenpiteinä ovat nopeusrajoitusten ja paikoin myös liikennevalvojen noudattamisen automaattivalvonnan rakentaminen.

Katuverkon kameravalvonnan laajentamisesta vastaavat kunnat ja poliisi yhteistyössä siten, että kunnat suunnittelevat ja toteuttavat valvontapistet (kameratolpat ja -kotelot) sekä vastaavat niiden ylläpidosta. Poliisi vastaa kameroiden hankinnasta ja valvonnan suorittamisesta. Helsingissä toteutetaan vuonna 2018 hyväksyttyä yleissuunnitelmaa ([Yleissuunnitelma automaattisten kameravalvontapisteen koh-teista](#)), jonka mukaan katuverkolle rakennetaan 70 uutta valvontapistettä noin vuoteen 2024 mennessä. Vantaalla toteutetaan automaattinen liikennevalvonta viiteen kohteeseen vuonna 2022.

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

Helsingin seudulle on keskittynyt merkittävä osa koko maan elinkeinoelämän toiminnoista. Seudulla sijaitsevat Suomen ainoa kansainvälinen lentoasema, yksi suurimmista vientisatamista, useita valtakunnallisia logistiikkakeskuksia sekä lukuisia monikansallisten yhtiöiden pääkonttoreita. Toimivat henkilö- ja tavaraliikenteen yhteydet ovat tärkeitä yritysten menestymisen kannalta. Hyvä saavutettavuus on yksi keskeinen tekijä, kun yritykset tekevät sijoittumispäätöksiä. Tavarakuljetusten on oltava kustannustehokkaita, ja työntekijöiden ja asiakkaiden on pystyttävä liikkumaan sujuvasti koko liikennejärjestelmää hyödyntäen. Suomi sijaitsee kaukana päämarkkina-alueilta ja logistiikkakustannukset ovat kilpailijamaita suuremmat. Matka- ja kuljetusketjujen toimivuus ja liikkumisen kustannustehokkuus on yritysten kilpailukykyyn kannalta keskeistä. Olennaista on varmistaa runkoyhteyksien lisäksi vaivaton liikkuminen ja kuljettaminen lähtö- ja määräpaikkojen välillä, jolloin koko liikennejärjestelmän on toimittava saumattomasti yhteen.

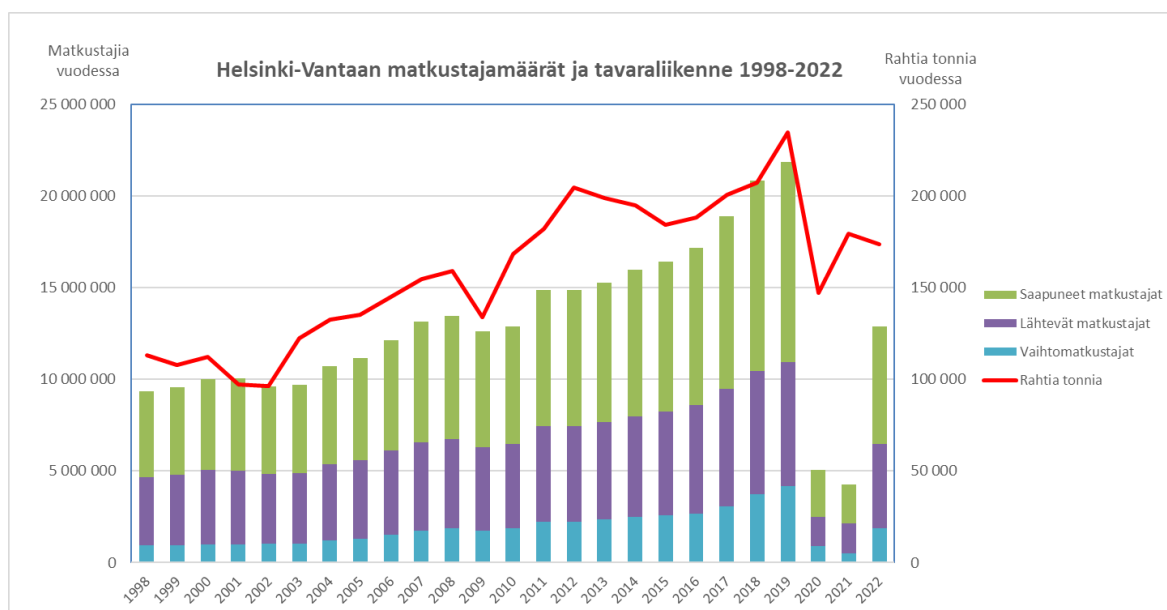
Tässä alaluvussa on esitetty toimenpiteet, joilla MAL-suunnitelma vastaa sille asetettuun menestyvää seutua koskevaa tavoitteeseen. Toimenpiteet koskevat toimenpiteitä, joilla parannetaan seudun kilpailukykyä, kansainvälistä saavutettavuutta ja elinkeinoelämän mahdollisuuksia. Toimenpiteiden avulla:

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

5.3.1. Vahvistamme Suomen ja Helsingin seudun kansainvälisiä ja valtakunnallisia liikenneyhteyksiä

Helsingin seutu on koko Suomen merkittävin liikenteellinen solmukohta niin kansainvälisen kuin valtakunnallisenkin liikenteen osalta. Helsingin seudulla sijaitsee Helsinki-Vantaan lentoasema, joka on koko Suomen tärkein kansainvälinen lentoasema ja toimii merkittävänä lentoliikenteen vaihtohubina Aasian ja Euroopan välisessä lentoliikenteessä. Ennen koronapandemiaa vuonna 2019 lentoasemalla oli jopa reilut 21 miljoonaa matkustajaa (kuva 35). Lentoliikenne on lähtenyt elpymään koronarajoitusten lievennyttyä, mutta matkustajamäärät eivät vielä ole palautuneet

pandemiaa edeltävän ajan tasolle. Vuonna 2022 Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta kulki noin 12,9 miljoonaa matkustajaa (Finavia). Venäjän sotatoimet Ukrainassa ja talouspakotteet ovat muuttaneet ilmailun toimintaympäristöä ja vaikeuttaneet Helsinki-Vantaan asemaa Aasian porttina. Helsinki-Vantaan lentoasemalla on ollut vuodesta 2014 käynnissä mittava miljardin investointiohjelma, jolla on lisätty lentoaseman kapasiteettia ja kilpailukykyä lentoliikenteen solmukohtana.

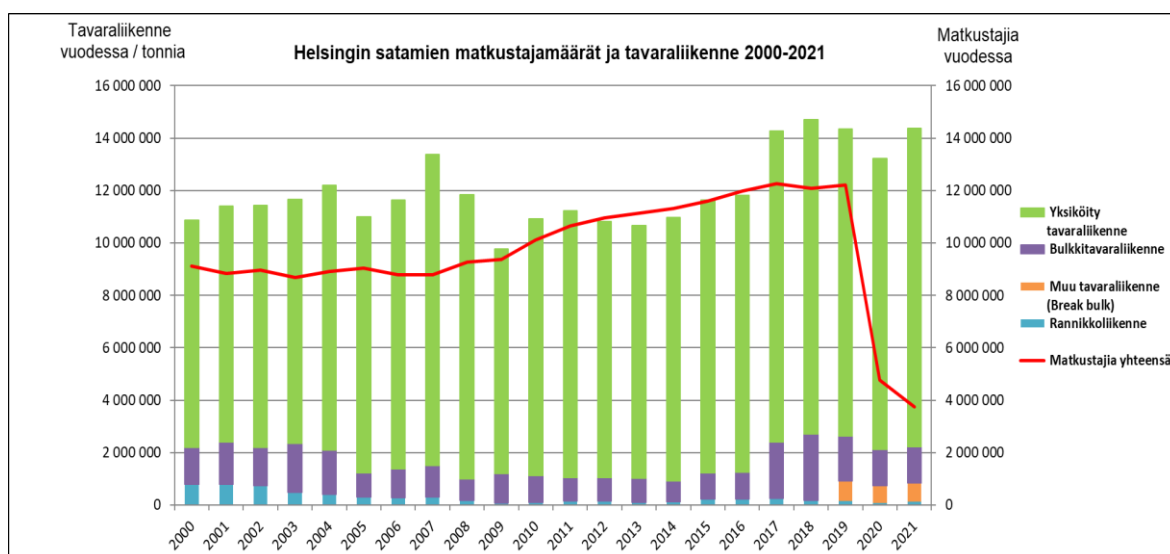


Kuva 35. Helsinki-Vantaan lentoaseman matkustajamäärät ja tavaraliikenne vuosina 1998–2022 ([Finavia, liikennetilastot 2023](#)).

Liikennejärjestelmäsuunnittelulla tulee varmistaa toimivat maaliikenneyhteydet lentoasemalle ja erityisesti sujuvat ja nopeat joukkoliikenneyhteydet. Lentoasemaakin palveleva Kehärata otettiin käyttöön vuonna 2015. MAL 2023 -suunnittelukaudella käynnistyy Vantaan pikaraitiotien rakentaminen Helsingin Mellunmäestä lentoasemalle. Myös Suomirata-hankkeeseen kuuluvan nopean kaukoliikenteen yhteyden, Lentoradan, suunnittelua jatketaan. Nykyisen lentoasemalle kulkevan rataverkon osalta on huomioitava huonokuntoisten asemien kehittäminen ja kunnostaminen osana Suomen näkyvyyttä kansainvälisille matkailijoille (ks. luku 5.1.2).

Helsingin satama on tärkeä tavar- ja matkustajaliikenteen satama. Helsingin satama on kuljetusmääriltään Suomen kolmanneksi suurin satama ja merkittävä ulkomaanliikenteen yleissatama. Helsingin satama on jakautunut Vuosaaren satamaan, Katajanokan satamaan, Eteläsatamaan ja Länsisatamaan. Helsingin Sataman kautta kulkevasta tavarasta suurin osa on Suomen ulkomaankaupan yksiköityä tavaraliikennettä, eli rekoissa, perävaunuissa ja konteissa kuljetettua rahtia. Sataman

kautta kulkee keskimäärin reilu 14 miljoonaa tonnia kuljetuksia (kuva 36). Vuonna 2022 kuljetuksia oli reilu 15 miljoonaa tonnia. Vuosaaren sataman meriväylän syvennyshanke valmistui vuonna 2021. Syvennetty 13 metrin meriväylä mahdollistaa entistä suurempien alusten käynnit, lisää lastikapasiteettia, luo kustannussäästöjä, pienentää ympäristövaikutuksia ja parantaa sataman kilpailukykyä. Koronapandemia on kurittanut myös sataman matkustajamääriä. Kun ne ennen pandemiaa olivat lähes 12 miljoonaa matkustajaa vuosittain, oli matkustajamäärä vuonna 2022 noin 8,1 miljoonaa matkustajaa. Matkustajaliikenteen ennakoitaan kuitenkin elpyvän rajoitusten poistuttua.



Kuva 36. Helsingin satamien matkustajamäärät ja tavaraliikenne vuosina 2000–2021 ([Helsingin seudun liikennejärjestelmän tilan seuranta, 2022](#)).

Helsingin kaupunginvaltuusto päätti vuonna 2021, että Satamatunnelin suunnittelua jatketaan nk. keskittämiskenaarion pohjalta siten, että matkustaja-autolauttaliikenteeseen liittyvä rekkaliikenne on mahdollista lopettaa Eteläsatamassa. Tukholman matkustaja-autolauttaliikenne keskitetään Katajanokalle ja Tallinnan matkustaja-autolauttaliikenne Länsisatamaan. Eteläsataman (ml. Katajanokan), Länsisataman, Jätkäsaaren, Ruoholahden ja Salmisaaren maankäytön kehittämistä jatketaan tähän periaatteeseen perustuen.

Tallinnan liikenteen keskittyessä Länsisatamaan Länsisataman liikenne on hankaloitunut liikenteen pakkautuessa Jätkäsaaren katuverkolle, aiheuttaen ruuhkia ja liikenneturvallisuushaasteita. Ratkaisuksi on suunniteltu Satamatunnelin toteutusta Länsisatamasta Länsiväylälle, mikä mahdollistaisi Länsisataman toiminnan

laajentamisen ja sujuvan satamaliikenteen. Satamatunnelia hyödyntäisi sataman raskas liikenne kokonaisuudessaan sekä sataman ja Länsiväylän välinen henkilöliikenne. Suunnitelman mukaan tunnelia käyttäisi noin puolet Länsisataman ajoneuvoliikenteestä.

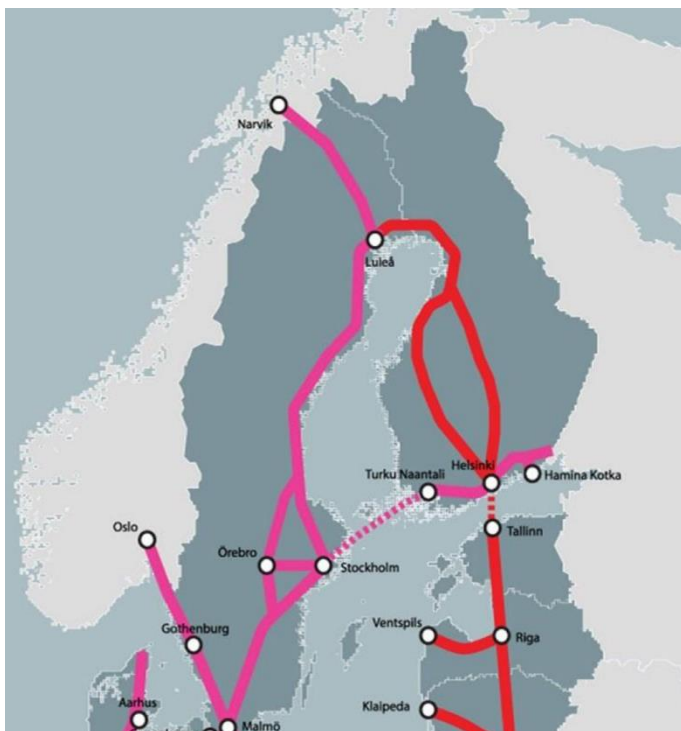
Helsingin satamatunnelin on oletettu rakentuvan vuoteen 2040 mennessä ja tunneli on sisällytetty osaksi MAL 2023 -suunnitelman liikenneverkkoa, jolloin voidaan tarkastella muutosten vaikutuksia liikenteelliseen kokonaisuuteen.

MAL-suunnittelulla tulee varmistaa toimivat ja turvalliset yhteydet Helsingin satamiin. MAL 2023 -suunnittelukaudella toteutetaan pikaraitiotieyhteys Hakaniemen ja Länsisataman välillä, mikä parantaa TEN-T -verkon solmukohtien joukkoliikenneyhteyksiä. Satamien tieyhteyksiä kehitetään tieverkon luokitus ja palvelutasotyön pohjalta. Tieverkon kehittämisessä on tärkeä yhteensovittaa liikenteen ja maankäytön tarpeita. Satamien tavaraliikenteen kannalta keskeistä on myös raskaan liikenteen taukopaikkojen toteuttaminen suunnittelukaudella.

Helsingin seutu TEN-T -ydinverkkokäytävien solmukohtana

Helsingin seutu sijaitsee kahden Euroopan laajuisen liikenneverkon eli TEN-T -ydinverkkokäytävän solmukohtassa. Skandinavia-Välimeri-käytävä kulkee itä-länsi-suuntaisesti Turusta Helsingin seudun kautta Venäjän rajalle (kuva 37). Pohjanmeri-Itämeri -käytävä kulkee Tallinnasta Helsingin kautta pohjoiseen ja edelleen Tornion kautta Ruotsin puolelle. Ydinverkkokäytävät sisältävä kaikki liikenne-
muodot eli tiet, radat, lento- ja meriliikenteen. Helsingin seutu on [TEN-T -asetuksessa](#) määritetty kaupunkisolmukohdaksi.

TEN-T -verkon osien suunnitteluun ja rakentamiseen on mahdollista hakea [CEF-rahoitusta \(Connecting Europe Facility, 2021\)](#). Helsingin seudun on mahdollista hyödyntää myös



Kuva 36. Kuva 37. TEN-T -ydinverkkokäytävät Pohjois-Euroopassa ([Euroopan laajuinen liikenneverkko](#)

kaupunkisolmukohdille kohdennettavaa CEF-rahoitusta. Ydinverkkokäytäväfoorumi toimivat eri valtioiden yhteisenä keskustelualustana ydinverkkokäytävien toteutukselle. Seudun ja valtion toimijoiden on tärkeä osallistua ydinverkkokäytävien foorumeihin ja tuottaa Helsingin seudun osalta ajantasaista tietoa foorumin käyttöön varmistaen samalla hankkeiden huomioinnin ja priorisoinnin käytäväsuunnitelmissa ja sen myötä CEF-rahoitushaussa.

Kuntien ja valtion tulee yhteistyössä varmistaa ydinverkkokäytävien toteutus ja edistävää tukikelpoisten hankkeiden EU-rahoituksen hyödyntämistä Helsingin seudun kaupunkisolmukohdassa. Kunnat ja valtio edistävät CEF-rahoituksen hakemista tukikelpoisille hankkeille, kuten seuraaville MAL-investointiohjelman hankkeille:

- Päärata Pasila-Riihimäki 3.vaihe
- Vantaan ratikka ja vaihtopaikat
- Pikaraitiotieyhteys Hakaniemi-Länsisatama
- Raskaan liikenteen palvelualueet

CEF-rahoitusta haetaan mahdollisuuksien mukaan myös Helsingin sataman ja Helsinki-Vantaan lentoaseman kehittämishankkeille sekä hankeyhtiöiden suurten ratahankkeiden suunnitteluun ja toteutukseen.

CEF-rahoitukseen on lisätty uudenlaisia painotuksia, kuten toimenpiteet, joilla tuetaan uutta teknologiaa, innovaatioita, liikenteen hallintaa ja ohjausta, liikennemuotojen yhteensovittamista ja mm. e-lippuja. Lisäksi painopisteenä on multimodaalit matkustajasolmukohdat sekä pitkämatkaisen ja paikallisen liikkumisen yhteensovittaminen. Helsingin seutu pyrkii hyödyntämään osaltaan myös näille painotuksille suunnattavaa rahoitusta.

Helsingin ja Tallinnan välille kaavaillun maanalaisen tunnelin, **Tallinnan tunneliin** liittyvän maankäytön suunnittelun edistymistä seurataan. Helsingin seudun toimijat osallistuvat suunnittelun valmisteluun ja hankkeesta käytävään keskusteluun. Hankkeen mahdollisesti edetessä arvioidaan hankkeen vaikutuksia Helsingin seudulle. Uudenmaan maakuntakaavassa Tallinnan tunnelin on linjattu kulkevan Helsingin kautta.

TEN-T -asetusuudistuksessa ([TEN-T-asetuksen uudistaminen, 2021](#)) on ehdotettu, että TEN-T -kaupunkisolmukohtien tulisi jatkossa laatia kestävän liikkumisen suunnitelmat (SUMP, Sustainable Urban Mobility Plan). Lisäksi kaupunkiliikenteen tietoja esitetään raportoitavaksi nykyistä laajemmin. Kaupunkiliikennettä koskevien tietojen tuotannon tarpeet koskevat mm. kasvihuonekaasupäästöjen kehitystä, kulkutapaosuuksia ja onnettomuuksia. Varmistetaan, että Helsingin seudun MAL-suunnitelma vastaa uusiin TEN-T -asetuksen kestävän liikkumisen ohjelman sisältövaatimuksiin.

Valtio tukee MAL-suunnitelman valmistelua. Kaupunkiliikennettä koskevien tietojen tuotanto ja ajantasaisuus varmistetaan osana valtakunnallista MAL-seurantaa.

Hankeyhtiöiden suuret ratahankkeet Helsingin seudulla

Kolmesta suuresta ratahankkeesta suunnitteluvalmiudeltaan pisimmällä on **Turun tunnin juna** (kuva 37), jonka ratasuunnittelu on parhaillaan käynnissä. Ratasuunnittelu valmistuu vuoden 2023 lopussa ja päätös radan rakentamisesta voidaan tehdä vuonna 2024. 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. 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 M euroa. Lentoradan suunnitteluun myönnettiin kesällä 2023 2,75 milj. euroa CEF-tukea. Toimitettavassa suunnittelussa laaditaan Lentoradan linjaussuunnitelma, YV sekä lentoradan yleissuunnitelma. Lentoradan toteutuksen kustannusarvio on noin 2,7 mrd. euroa. Suomiradan osalta hallitus on linjannut edistävänsä nykyisen ratakäytävän kehittämistä.

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. Väyläviraston arvion mukaan noin 20 vuoden aikajänteellä idän suunnan uudet ratakäytävät eivät näytä olevan yhteiskuntataloudellisesti kannattavia (Itä-Suomen junayhteyksien kehittämisvaihtoehtojen arviointi, 2020). 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-aluetta. 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 kytkeä seudulliseen liikennejärjestelmään ja maankäyttöön.

MAL 2023 HANKEYHTIÖIDEN SUURET RATAHANKKEET



Kuva 37. Kuva 38. Hankeyhtiöiden suunnitella olevat suuret ratahank-

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 Espoo-Salo-oikoradan lähijunaliikenteen toimintaedellytykset, mikäli junarata toteutetaan.

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 pääomitetaan osana investointiohjelmaa (Lentoradan suunnittelu 43 M€). Muilta osin Suomi-radnan valmistelu keskeytetään. Jäljellä olevat varat palautetaan omistajille. Itäradan hankeyhtiön toiminta jatkuu.
- Valtio toteuttaa Turun tunnin juna -hankkeen, joka käsittää Espoo–Salo-oikoradan rakentamisen ja Salo–Kupittaa-yhteysvälin parantamisen. Rakentaminen käynnistyy Espoo–Lohja ja Salo–Kupittaa-yhteysväleillä. Rakentamisvaihetta varten valtio varautuu osana investointiohjelmaa pääomittamaan rahoitusta ko koavaa yhtiötä, jonka osakkaina voivat valtion lisäksi olla kunnat. Turun Tunnin juna -yhtiön pääomitus (Espoo–Lohja -osuuden rakentaminen ja Turku–Salo -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 liikenne rakenne, 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-kaupunkisolmukohdan hankkeiden sekä ydinverkon osien toteutusta kuntien ja valtion välisenä yhteistyönä. Varmistetaan MAL-suunnitelman soveltuvuus Helsingin kaupunkisolmukohdan kestävän kaupunkiliikkuksen 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 suunnitteluprosesseihin.

Hankeyhtiöiden ratahankkeet

- Valmistaudutaan hankeyhtiöiden suuriin ratahankkeisiin Turun Tunnin Juunaan, Lentorataan, Suomirataan ja Itärataan. Arvioidaan Espoo-Salo-radan 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 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.

5.3.2. Edistämme elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä

Helsingin seutu on erikoistunut osaamisintensiivisiin palveluihin sekä tuotantoon ja logistiikkaan

Helsingin seudun elinkeinotoiminta on merkittävää koko Suomen kansantalouden kannalta. Esimerkiksi seudun BKT:n osuus koko maan BKT:sta on yli 35 % ja investoinnit 38 % koko maan investoinneista. Lähes kaikilla suurilla toimialoilla Helsingin seudun yritykset ovat tuottavampia kuin saman toimialan yritykset muualla maassa. Helsingin seudun työpaikat ovat kasvaneet nopeammin kuin koko maassa ja kasvun odotetaan jatkuvan. ([Uudenmaan aluetalouden skenaariot sekä väestö- ja työpaikkaprojektiot, 2017](#); [Kansantalouden tilinpito, 2021](#).)

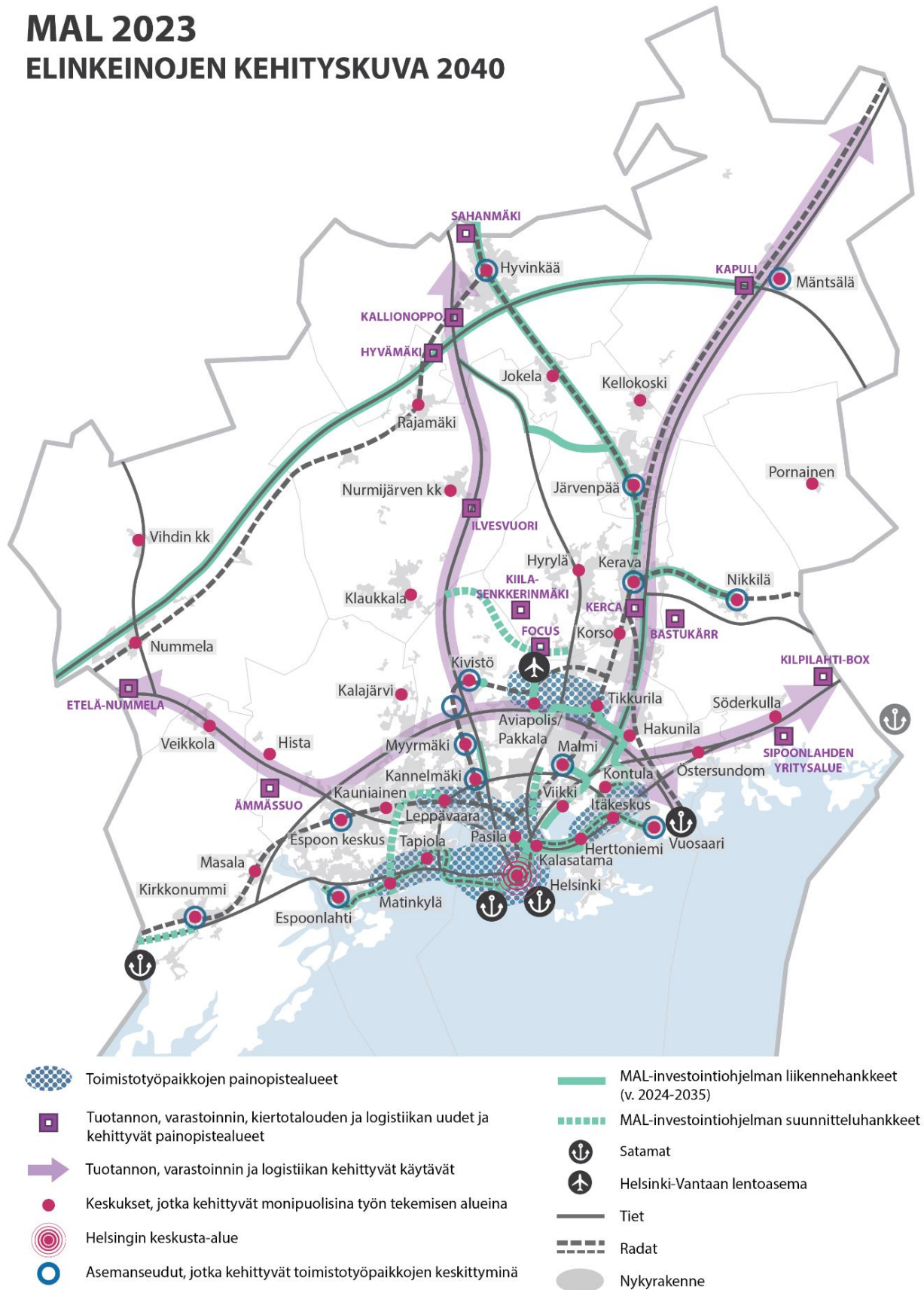
Helsingin seutu on erikoistunut erityisesti osaamisintensiivisiin palveluihin ja teollisuuteen sekä logistiikkaan. Suuri osa seudun työpaikoista on laskettavissa asiantuntija-ammatteihin. Pääkaupunkiseutu on maakunnan ja koko maan informaatio-, viestintä-, rahoitus- ja liike-elämän palveluiden keskittymä. KUUMA-seudun erikoistumisprofiili on monipuolinen, painottuen sekä jalostus- että palvelualoihin ja rakennustoimintaan. Pääkaupunkiseutu ja KUUMA-seutu tarjoavat yhdessä sijaintialueen koko maata palvelevalle vahvalle logistiikkaklusterille. Tukkukauppa sekä kuljetus ja varastointi ovat seudulla myös vahvoja aloja.

Yritysten sijoittuminen on Helsingin seudun ja muiden kaupunkialueiden kasvun ja maankäytön muutoksen keskeinen ajuri. Seudulla on runsaasti toimitilavarantoa asiantuntija-ammattialaryhmien ja tuotannon, varastoinnin sekä logistiikan ennakoituihin tilatarpeisiin. Runsas varanto on tarkoituksenmukaista yritysten houkuttelun ja sopivien sijaintien löytymisen näkökulmasta.

MAL-työssä on hahmoteltu keskeinen elinkeinojen kehityskuva vuodelle 2040 (kuva 38). Kehityskuva hahmottaa toimistovaltaisten työpaikkojen keskeisimmät sijoittumispaikat sekä varastoinnin, logistiikan ja tuotannon merkittävimmät kasvualueet.

MAL 2023

ELINKEINOJEN KEHITYSKUVA 2040



Kuva 39. Helsingin seudun elinkeinojen kehityskuva 2040.

Varaudutaan toimistojen muuttuviin tilatarpeisiin ja sijaintipreferensseihin

Liike-elämän ja hallinnon palvelut sekä muut asiantuntijavaltaiset toimistotyöpaikat keskittyvät pääkaupunkiseudulle. Toimistotyöpaikat ovat pääkaupunkiseudulla keskittyneet etenkin kantakaupunkiin, keskeisille asemanseuduille sekä Pitäjänmäen, Otaniemi-Tapiolan, Leppävaaran ja Aviapoliksen ympärille.

Toimistotilojen tilatarpeen ennakoidaan vähentyvän seudulla 2020-luvulla, vaikka asiantuntijatyöpaikkojen määrän ennustetaan kasvavan jopa nopeammin kuin muiden ammattien. Syynä tähän on toimistotilojen laskennallisen työpaikkaväljyyden supistuminen COVID-pandemian myötä yleistyneen monipaikkaisen työskentelyn ja muiden työelämän muutosten seurauksena. Toimistotilar tarpeen vähentyminen alentaa kysyntää etenkin vanhoille ja heikosti joukkoliikenteellä saavutettaville tiloille, joiden laatu- ja tilaratkaisut eivät enää vastaa nykyisiä vaatimuksia. Täten kuntien tulee tarpeen mukaan muuttaa toimistotilaa myös muihin käyttötarkoituksiin ja mahdollistaa tilojen väliaikaiskäyttö.

Tästä huolimatta myös uusille toimistotiloille on seudulla edelleen kysyntää erityisesti pääkaupunkiseudun olemassa olevissa toimistokeskitymissä sekä raideliikenteellä saavutettavissa keskuksissa ja asemanseuduilla. Houkutteleviksi yrityksille ovat työelämän muutosten myötä nousseet yhdyskuntarakenteeltaan sekoittuneet sijainnit, jotka mahdollistavat työntekijöille ketterän arjen rakentamisen työteon, palveluiden ja asumisen limittyessä toisiinsa. Sijainnin lisäksi uusien toimistotilojen kysyntää ohjaavat yritysten uudenlaiset vaatimukset tilojen joustavuudesta ja laadusta. Etätyön yleistyminen ja monipaikkainen työ ovat luoneet myös uudentyyppistä toimistotilakysyntää (esim. joustavat yhteiskäyttötilat, toimistohubit) seudun keskuksiin sekä pääkaupunkiseudulla että sen ulkopuolella. Myös edulliselle, vaatimattoman laatuiseksi tai väliaikaiselle toimistotilalle voi olla seudulla edelleen kysyntää, jos hyväksyttyjä käyttötarkoituksia ei rajoiteta voimakkaasti.

Tuotannon, logistiikan ja varastoinnin yritysten tilatarpeisiin varauduttava pitkäjänteisesti

Seudun tuotanto-, logistiikka- ja varastotoimintojen sijoittumislogiikka poikkeaa toimistotyöpaikoista. Ne 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 (kuten Nurmijärven Ilvesvuori ja Sipoon Bastukärr). Seudun kasvaessa logistiikka siirtyy yhä enemmän Kehä III:lta Keski-Uudellemaalle vt4:n ja vt3:n varsille. Suunnittelussa on huomioitava sujuvat yhteydet päätieverkolle (liittymät, HCT-kuljetukset) sekä ras-kaan liikenteen taukopaikkatarpeet.

Tuotantoyritysten sijoittumisen kannalta tärkeää ovat toimivat logistiset yhteydet, tilankäytön tehokkuus, joustavuus ja muunnettavuus sekä tonttimaan edullisuus. Myös osaavan työvoiman saatavuus sekä työpaikkasaavutettavuus ovat näille yri-tyksille tärkeitä. Teknologinen kehitys ja tuotantorakenteen muutokset vaikuttavat teollisuuden ja varastoinnin tuleviin tilatarpeisiin.

Kansainväliset suuryritykset etsivät jatkuvasti vaihtoehtoisia sijoittumispaikkoja tuo-tannolleen ja kilpailuttavat alueita optimoidakseen hyödyt ja kustannukset. Suurten investointien volyymia, ajoitusta ja sijoittumista on kuitenkin erittäin vaikea ennus-taa. Suuren mittakaavan investointien ohella tilaa tarvitaan myös pienille ja keski-suurille toimijoille, joilla on tärkeä rooli mm. teollisuuden välituotteiden, kuljetusten ja palveluiden tuottamisessa.

Kuntien haasteena on yhteensovittaa tuotannon toiminnot muun yhdyskuntaraken-teen kehittämiseen sekä reagoida riittävän nopeasti yritysten alueellisiin ja toimin-nallisiin tarpeisiin sekä suhdanteiden voimakkaisiin heilahteluihin. Teollisuudelle tar-vitaan paikoin suuriakin maa- ja tonttivarantoja, mutta niiden käyttöönotto voi olla hidasta ja ne voivat jäädä myös kokonaan toteutumatta. Kunnat edistävät elinkei-noelämän edellytyksiä ja huomioivat pienten ja keskisuurten teollisuusyritysten tar-peet tiivistyvässä kaupunkirakenteessa ja varmistavat seudullisesti toimintamahdol-lisuudet erilaisille yrityksille. Toimitilamuutoksia, täydennysrakentamista ja alueiden uudistamista tehdessä huomioidaan väistyvien yritysten tarpeet ja kunnat osoittavat yrityksille korvaavia sijainteja. Kunnat varmistavat yritystonttien riittävän tarjonnan ja varautuvat aluetarpeisiin sekä uusiin investointeihin ennakoivalla maankäyttöpo-litiikalla ja joustavalla kaavaohjauksella. Yritys- ja toimitilarakentamisen edellytyksiä parannetaan.

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 maankäytöpolitiikalla 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

Tieverkolla sovitetaan yhteen liikenteen ja maankäytön tarpeita

Tieverkon kehittämisessä on tärkeää huomioida sekä seudun maankäytön kehittämisen 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 (kuvat 40–42).

Luokittelun taustalla on ollut tarve tunnistaa pitkämatkaisen liikenteen kannalta keskeiset yhteydet, jotka ovat merkityksellisiä valtakunnallisen saavutettavuuden ja Suomen kilpailukyvyn kannalta. Keskeistä on varmistaa saavutettavuus, sujuvuus ja toimivuus erityisesti niillä tie- ja katuverkon osilla, jotka ovat tärkeitä tavaraliikenteen ja joukkoliikenteen reittejä. Samassa yhteydessä on myös tunnistettu kaupunkirakenteen laajenemisaalueet ja ne väyläosuudet, joissa on mahdollista vaihteittain muuttaa väylän luokittelua, nopeusrajoituksia, väylän laatuvaatimuksia ja sitä kautta tieympäristöä kaupunkimaisemmaksi. Yhteinen ymmärrys tieverkon eri osien roolista mahdollistaa osaltaan liikenteen ja maankäytön yhteensovittamisen kasvavalla kaupunkiseudulla.

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. Yhteinen käsitys tie- ja katujaksojen rooleista ja palvelutasotavoitteista tarjoaa pohjan osapuolten yhteiselle suunnittelulle, jota tarvitaan, kun Helsingin seutu kasvaa. Tie- ja katujaksojen roolitus luo myös pohjaa osapuolten yhteiselle pohdinnalle väylien hallinnollisten ja toiminnallisten luokkien muutoksista. Luokittelutyö on tarkoitus päivittää jatkossa MAL-prosessin tahdissa noin neljän vuoden välein tai useamminkin, jos tarvetta ilmenee, esimerkiksi maanteiden toiminnallisen luokituksen sekä nopeusrajoitusohjeen päivitysten yhteydessä.

Tieverkon luokitus 2040

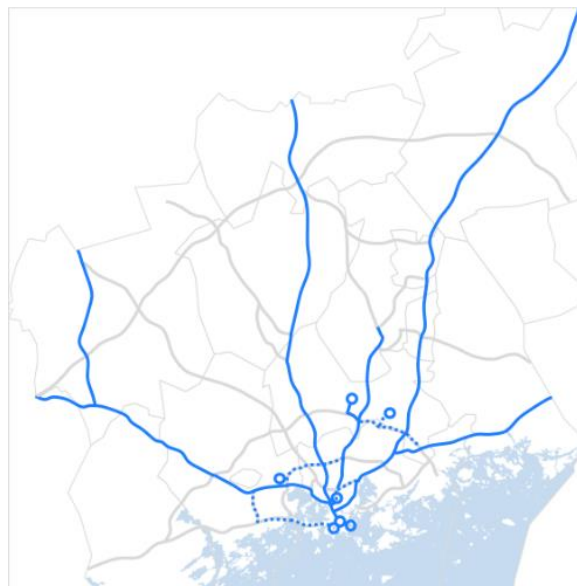
- Valtakunnallisesti merkittävä tiejakso (luokka 1)
- Maakunnallisesti merkittävä tiejakso (luokka 2)
- Seudullisesti merkittävä tiejakso (luokka 3)
- Seudullisesti merkittävä ydinalueen lähestymisjakso (luokka 4)
- Kaupunkimaisena kehitettävä seudullisesti merkittävä tie- tai katujakso (luokka 5)
-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



Kuva 40. Helsingin seudun tieverkon luokitus 2040. ([Helsingin seudun tieverkon luokitus ja palvelutasotavoitteet, 2040](#))

Keskeisimmät pitkämatkaisen linja-autoliikenteen reitit 2040

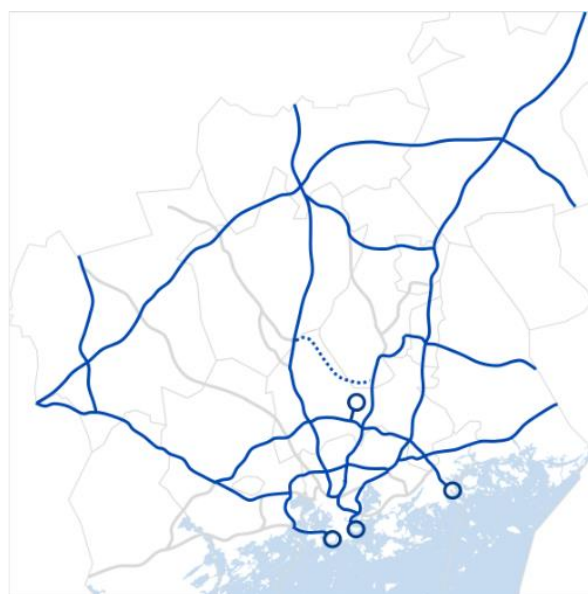
- Keskeinen valtakunnallisen tai pitkämatkaisen seudullisen linja-autoliikenteen reitti
- Merkitykseltään mahdollisesti muuttuva linja-autoliikenteen reitti
- Merkittävä kansainvälisen liikenteen tai kaukoliikenteen terminaali



Kuva 41. Keskeisimmät pitkämatkaisen linja-autoliikenteen reitit 2040 ([Helsingin seudun tieverkon luokitus ja palvelutasotavoitteet, 2040](#)).

Keskeisimmät valtakunnallisen ja pitkämatkaisen tavaraliikenteen reitit 2040

- Keskeinen valtakunnallisen tai pitkämatkaisen seudullisen tavaraliikenteen reitti v. 2040
- Mahdollinen uusi reitti
- Kansainvälisen tavaraliikenteen terminaali



Kuva 42. Keskeisimmät valtakunnallisen ja pitkämatkaisen tavaraliikenteen reitit 2040 ([Helsingin seudun tieverkon luokitus ja palvelutasotavoitteet, 2040](#)).

Tieverkon luokilla on erilaiset roolit, jotka määrittävät liikenteen ja maankäytön kehittämistä. Valtakunnallisesti merkittävillä tiejaksoilla pyritään sujuvaan liikenteeseen ja hyvään toimintavarmuuteen. Nämä tiejaksot palvelevat ensisijaisesti logistiikkaa ja pitkämatkaista liikennettä. Maakunnallisesti ja seudullisesti merkittävillä tiejaksoilla pyritään melko hyvään sujuvuuteen ja toimintavarmuuteen, mutta liikenteen

lyhytkestoinen paikallinen ruuhkautuvuus on hyväksyttävää. Joukkoliikenne ja tavaraliikenne priorisoidaan tarvittaessa.

Seudullisesti merkittävillä ydinalueen lähestymisjaksoilla pehmennetään siirtymistä maantiemäisestä kaupunkimaiseen liikenneympäristöön. Sujuvuuden merkitys on edellisiä luokkia pienempi, koska matkan lähtö- tai määräpaikka on tyypillisesti melko lähellä. Jaksojen varrella voi olla merkittävää maankäytön kehittämispotentialia, jonka hyödyntäminen voi edellyttää nopeustason laskua nykyisestä. Kanta-kaupungin valtakunnallisten terminaalien yhteyksien toimintavarmuus on varmistettava.

Kaupunkimaisena kehitettävillä tie- tai katujaksoilla on merkittävää maankäytön kehittämispotentialia, mutta jaksoilla on myös seudullista merkitystä. Näiden jaksojen liikenneympäristöä kehitetään maankäytön kehittämisen ja lähiliikkumisen lähtökohdista. Joukkoliikenteen ja tavaraliikenteen toimintavarmuus turvataan niillä jaksoilla, jotka ovat keskeisiä pitkämatkaisen linja-auto- tai kuorma-autoliikenteen reittejä. Henkilöautoliikenteen ruuhkautuvuus on hyväksyttävää, jos se ei uhkaa seudullisesti merkittävien tiejaksojen toimintavarmuutta.

Maanteiden toiminnallista luokitusta (valtatie, kantatie, seututie ja yhdystie) on tarkoitus päivittää vastaamaan nykytarpeita ja valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita valtakunnallisesti yhtenäisin perustein. Liikenne- ja viestintäministeriön esityksen mukaan maanteiden toiminnallisista luokista päätettäisiin jatkossa tiesuunnitelmissa ja päivitystarpeita tarkasteltaisiin alueiden liikennejärjestelmätyössä huomioiden maanteiden luokittelun lisäksi myös maanteiden rajapinnat katuihin ja yksityistieihin. Helsingin seudun tieverkon luokitusta voidaan käyttää hie- man täsmennettynä myös maanteiden toiminnallisten luokkien päivitystarpeen tarkasteluun.

Kuljetusten sujuvuus ja turvallisuus on tarpeen varmistaa erityisesti tunnistetuilla keskeisillä pitkämatkaisen tavaraliikenteen reiteillä. Erillisten kaistojen varaaminen tavaraliikenteen käyttöön parantaisi tavarakuljetusten ja valtakunnan tason logistiikan toimivuutta.

Kehä III:n ympäristö valtateiden 3 ja 4 välillä on merkittävä valtakunnan tason logistiikkakeskittymä. Kehä III:n pohjoispuolella sijaitsee Helsinki-Vantaan kansainvälinen lentoasema ja Kehä III:n itäpäässä yksi Suomen suurimmista satamista, Vuosaaren satama. Kehä III on osa TEN-T ydinverkkoa ja nykytilanteessa varsin ruuhkautunut. Tiukkoihin aikatauluihin sidotut kuljetukset joutuvat jatkuvasti varautumaan mahdollisiin ruuhkiin, eikä kuljetusten ennakointi ole mahdollista

optimaalisella tavalla. Erillisten kaistojen varaaminen tavaraliikenteen käyttöön Kehä III:lla parantaisi kuljetusten sujuvuutta, täsmällisyyttä ja kustannustehokkuutta.

Myös valtatie 4 on osa TEN-T -ydinverkkoa ja Suomen tavaraliikenteen selkäranka. Valtatien 4 ympäristöön on jo keskittynyt merkittävää valtakunnan tason logistiikkatoimintaa, ja maakuntakaavan mukaisesti logistiikkatoiminnot tulevat pitkällä aikavälillä siirtymään Kehä III tasolta pohjoisemmaksi valtateiden 4 ja 3 varsille. Valtatie 4 on nykytilanteessa varsin ruuhkautunut Helsingin seudulla. Tämä vaikuttaa valtakunnan tason kuljetusten täsmällisyyteen ja kustannustehokkuuteen. Valtatielle 4 on suunniteltu lisäkaistoja Helsingistä aina Keravan tasolle asti.

Tavaraliikenteen kannalta keskeiset MAL-suunnitelman kehittämistoimenpiteet koskevat logistiikan poikittaisyhteyksien kehittämistä (Keski-Uudenmaan pohjoinen logistiikkayhteys ja valtatie 25 kehittäminen). Tärkeänä suunnittelukohteena on tunnistettu Kehä IV. Lisäksi laaditaan verkollinen tarkastelu joukkoliikenne- ja tavaraliikennekaistojen mahdollisista yhteysväleistä. Kaistajärjestelyillä voidaan edistää joukkoliikenteen kilpailukykyä suhteessa henkilöautoliikenteeseen ja/tai parantaa tavaraliikenteen sujuvuutta ja luotettavuutta. Erilliskaistojen käyttöönotto edellyttää tarkempaa, osin jopa yksityiskohtaista suunnittelua erityisesti liittymäalueilla sekä verkollista vaikutusten arviointia.

Raskaan liikenteen taukopaikat valtakunnallisen ja kansainvälisen logistiikan solmukohtina

Raskaan liikenteen taukopaikat ovat tärkeitä logististen ketjujen ja erityisesti kuljetusten toimivuuden kannalta. Ajo- ja lepoaikalainsäädäntö edellyttää vuorokausilepoaikojen ja lyhyempien taukojen pitämistä määrätyin aikavälein. Tauko on pidettävä ajoajan täytyttyä ja kuljettaja on tästä henkilökohtaisesti vastuussa. Taukopaikkojen puute ei mahdollista tauon pitämistä optimaalisessa kohdassa kuljettajan ja kuljetusketjun kannalta, mikä nostaa kuljetusten kustannuksia. Vapaan taukopaikan etsintä aiheuttaa turhaa ajoa, mikä lisää liikenteen päästöjä ja vaikuttaa erityisesti katuverkolla liikenneturvallisuuteen.

Erityisesti yöaikaista pysäköintiä varten tarvitaan logistisesti hyvillä sijainneilla riittävän laajoja ja turvallisia alueita, joilla on tarjolla kuljettajille palveluita ja sosiaali-iloja. Raskaan liikenteen taukopaikat, joissa on palveluja, ovat Helsingin seudulla ylikuormittuneita erityisesti yöaikaan valtateilla 1, 3, 4 ja 7 sekä Helsingin satamissa. Laskennallisesti Uudenmaan ELY-keskuksen alueella on tarve noin 400 uudelle, yöpymiseen soveltuvalle, turvalliselle ja riittävän palvelutason omaavalle raskaan

liikenteen pysäköintipaikalle. Tämä arvio pohjautuu levähdys- ja palvelualueiden käyttäjälaskentoihin, mutta ei ota huomioon melko mittavaa muuta pysäköintiä esim. katujen varsilla, koulujen tai kauppakeskusten pihoilla. 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. Sijaintien tarkastelussa tulee huomioida ELY-keskuksen selvitys [Raskaan liikenteen taukopaikat Uudenmaan ELY-keskuksen alueella \(2015\)](#) sekä Uudenmaan maakuntakaavan merkinnät taukopaikoista.

Komissio antoi ehdotuksen uudeksi TEN-T- asetukseksi joulukuussa 2021. Sen mukaan TEN-T -verkolla on oltava levähdysalueita 60 km välein ja turvallisia rekka-parkkeja 100 km välein. Asetusehdotus on edelleen käsittelyssä. Pääosin vaatimukset Suomen osalta täyttyvät, mutta komission määritelmän mukaisia turvallisia rekka-parkkeja Suomessa ei vielä ole.

MAL-suunnittelulla tulee varmistaa raskaan liikenteen taukopaikkojen kiireellinen toteutus. Kahden taukopaikan toteutuksesta sovittiin kuntien ja valtion kesken MAL-sopimuksessa vuosille 2020–2031, mutta niiden toteutus ei ole edennyt toivotusti.

Raskaan liikenteen taukopaikkojen toteuttamisen kustannus- ja vastuunjakomalli Helsingin seudulle valmisteltiin vuonna 2019 ja sitä käytettiin pohjana MAL-sopimuksessa. Kustannusjaon osalta sovittiin, että valtio maksaa pysäköintipaikkojen rakentamiskustannuksista 75 % ja kunnat 25 % ([Raskaan liikenteen taukopaikat Helsingin seudun MAL-prosessissa, 2019](#)). Kustannusjakoa on käytetty myös MAL-sopimuksessa 2020–2031.

Seudullinen ratkaisu tulisi löytyä pikaisesti, jotta seudun logistiikan toimivuus ja tehokkuus voidaan säilyttää. ELY-keskus on selvittänyt taukopaikkojen potentiaalisia sijainteja yhdessä kuntien kanssa MAL-sopimuksen mukaisesti. Kaksi kohdetta on valikoitunut jatkosuunnittelun kohteeksi: Klaukkalan ohikulkutien (Mt 132) liittymän alue valtatiellä 3 sekä valtatie 4 ja maantien 145 eritasoliittymän alue Tuusulan ja Järvenpään kuntarajalla. Valtatie 1 suunnan pysäköintialue on toistaiseksi ratkaisematta. Painetta taukopaikan löytymiselle lisää mm. Helsingin Länsisataman kasvava rooli. Seudullista kokonaisratkaisua ei voida muodostaa, jos näihin ei löydy ratkaisua.

MAL-sopimuksessa sovittujen kahden taukopaikan lisäksi kuntien kaavoituksessa tulee varautua tulevaisuuden taukopaikkatarpeisiin pääväylillä sekä alueilla, joihin on sijoittunut raskasta liikennettä synnyttävää toimintaa tai joissa maankäyttöä kehitetään erityisesti raskasta liikennettä synnyttävään suuntaan. Myös asumisen

merkittävä lisääminen luonnollisesti lisää tavaraliikenteen määrää, mm. kaupan kuljetuksia. MAL-sopimuksessa sovitut kaksi uutta raskaan liikenteen taukopaikkaa eivät riitä pidemmällä aikavälillä palvelemaan seudun kasvavia tavaraliikenteen tarpeita.

Varsinaisten taukopaikkojen lisäksi kuljetuksilla on tarve myös lyhytaikaiseen pysäköintiin mm. siirtokuormausta tai kuorman sitomista varten. Näitä alueita olisi tärkeää löytää pääkaupunkiseudulta mm. rakennustyömaiden, satamien tai muiden kuljetuksia synnyttävien toimintojen läheltä. Raskaan liikenteen taukopaikkojen suunnittelussa ja toteutuksessa tulisi huomioida myös taukopaikkojen liiketaloudellinen toimintamalli sekä raskaan liikenteen tulevaisuuden tarpeet vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkon osalta. Jotta raskaan liikenteen taukopaikkojen kiireellinen toteutus saataisiin varmistettua, tulisi asiaa edistämään perustaa laaja-alainen valtion ja kuntien edustajien ohjausryhmä.

Tieverkon luokittelun hyödyntäminen kaavoitus- ja liikenneratkaissuissa

- Kunnat ja valtio käyttävät kaavoitus- ja liikenneratkaissuissaan 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

Valtioneuvoston periaatepäättös automaation edistämisestä

Valtioneuvoston periaatepäätöksen liikenteen automaation edistämisestä mukaisesti (LVM 2021/137) automaatiota kehitetään ja hyödynnetään ihmiskeskeisesti. Ihmiskeskeisyys tarkoittaa esimerkiksi sitä, että perus- ja ihmisoikeudet ovat lähtökohtia automaatiojärjestelmien kehittämisessä ja käytössä. Periaatepäätöksen toisen linjauksen mukaisesti tiedon vaihtamista tehostetaan, minkä osalta väyläverkkoa koskeva ajantasainen, luotettava tieto on keskeistä myös automatisoituvalla liikenteelle. Tiedonkulku hyödyntää satelliittipaikannusta ja yleisiä viestintäverkkoja, kuten ja 4G/LTE-verkkoja sekä jatkossa myös 5G-verkkoja.

Kolmannen linjauksen mukaisesti liikenteen automaation sääntelykehikkoa kehitetään kokonaisvaltaisesti ja viranomaisten keskeisinä rooleina on olla mahdollistaja ja valvoja. Liikenteen automaation on oltava teknologianeutraalia ja sääntelyssä on huomioitava myös tulevaisuuden tarpeet ja mahdolliset uudet teknologiat. Sääntelyn on voitava mahdollistaa teknologian valinta sen perusteella, miten esimerkiksi tuotetaan parhaat palvelut kustannustehokkaalla ja kestäväällä tavalla. Automaattista liikennettä on kehitettävä yritysveloitetusti ja kestävä kehityksen periaatteiden mukaisesti.

Liikenteen yhteinen tilannekuva tukemassa liikenteen digitalisoitumista

Liikenteen digitalisaatio on noussut tärkeäksi osaksi liikennejärjestelmän kehittämistä. Liikenteen hallinnan toimilla myös valmistaudutaan liikenteen automaatioon. Digitalisaatio, uudet teknologiat ja tieto mahdollistavat liikennejärjestelmän tehokkaan hyödyntämisen, parantavat liikenteen häiriöttömyyttä, toimivuutta ja turvallisuutta sekä mahdollistavat liikenteen päästövähennyksiä. Liikenteen digitalisaatiolla mahdollistetaan esimerkiksi kuljetusten ennakosuunnittelu sekä reittien ja kuljetuskaluston optimointi. Valtakunnallisen logistiikan digitalisaatiostrategian (LVM 2020:13) visiona onkin siirtyä kohti tehokasta ja kestävää logistiikkaa digitalisaatiolla. Keskeistä on, että infrastruktuuri, logistiikka ja tieto muodostavat yhdessä toimivan kokonaisuuden.

Yhteistoiminnallisella ja vuorovaikutteisella liikenteen hallinnalla tavoitellaan liikenteen sujuvuuden, turvallisuuden, ympäristön sekä taloudellisuuden parantamista. Vuorovaikutteisen ja yhteistoiminnallisen liikenteen hallinnan päämääränä on kytkeä yhteen viranomaistoiminta ja kaupalliset liikennetietopalvelut. Nykytilanteessa

kaikkea kerättyä tietoa ei hyödynnetä täysimääräisesti, liikkujien saama informaatio on osin ristiriitaista ja investointitarpeet ovat kasvavia sekä osin päällekkäisiä.

Liikenteen yhteinen tilannekuva tarkoittaa sitä, että kaikilla loppukäyttäjäpalvelujen tarjoajilla on käytössään samat perustiedot liikennejärjestelmän vallitsevasta tilasta, mikä mahdollistaa yhtenäisen tiedotuksen ja ohjauksen (kuva 42). Yhteistä tilannekuvaa rakennetaan parantamalla tilannetietojen laatua ja kattavuutta, hyödyntäen yhteistyötä sekä julkisten toimijoiden että julkisten ja yksityisten, ekosysteemiin liittyvien toimijoiden kesken.

Liikenteen yhteisen tilannekuvan keskeiset elementit:

1. Tie- ja katutyötiedot
2. Yleisötapahotumien 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

Julkisten toimijoiden roolina on ekosysteemin perustaminen ja

Kuva 42. Kuva 43. Liikenteen yhteisen tilannekuvan keskeiset elementit.

koordinointi, tilannekuvan kehittäminen sekä tietyiltä osin loppukäyttäjille tarkoitettujen peruspalvelujen tarjoaminen. Julkiset toimijat keräävät tietoa omien järjestelmiensä kautta tai vastaavat prosesseista, joissa tietoa tuotetaan eri toimijoiden toimesta (esim. katutyöt). Kaupallisten toimijoiden keskeisin rooli on loppukäyttäjäpalvelujen kehittäminen ja tarjoaminen markkinaehtoisesti osana nykyistä pääliiketoimintaa.

[Vuorovaikutteisen ja yhteistoiminnallisen liikenteen hallinnan esisuunnitelmassa \(2022\)](#) esitetään jatkosuunnitteluun kolmea palvelukokonaisuutta, jotka ovat informaatiopalvelut matkan aikana, liikenteen ohjaus sekä matkan suunnittelu- ja reitinopastuspalvelut. Informaatiopalveluja käytetään matkan aikana ja niiden on tarkoitus tarjota olennaista tietoa vaarallisista tai muutoin liikkujan matkaa haittaavista tilanteista. Liikenteen ohjauksen sovellukset hyödyntävät uudenlaisia ajoneuvojen päätelaitteita tai laajaa tietopohjaa liikenteen ohjauksen optimointiin. Liikennevalot ovat Helsingin seudulla yleisimmin käytössä oleva liikenteenhallinnan sovellus. Matkan suunnittelu- ja reitinopastuspalvelut liittyvät sekä julkisten toimijoiden että kaupallisten palveluntarjoajien palvelujen kehittämiseen sekä lähtötietoja parantamalla että sopimalla yhteiset pelisäännöt erilaisten liikennetilanteiden ohjaukseen.

Automaation hyviä vaikutuksia on edistettävä julkisen tahon ohjauksella

Liikenteen automaation avulla ennustetaan voitavan parantaa liikenteen turvallisuutta, matkustusmukavuutta, energiatehokkuutta ja täsmällisyyttä sekä vähentää päästöjä, ruuhkia, pysäköintitilan tarvetta ja ajoneuvon kuljettamiseen käytettävää aikaa. Parhaimmillaan liikenteen automaation myönteiset vaikutukset voivat olla mitavia: kuljetuskustannukset voivat alentua, liikenneonnettomuudet vähetä ja liikennejärjestelmän käyttö tehostua. Toisaalta kehitys voi johtaa myös kielteisiin vaikutuksiin. Ruuhkat voivat kasvaa ja liikenteen energiatehokkuus heiketä, jos autoliikenteen houkuttelevuuden kasvu johtaa lisääntyneisiin ajoneuvomääriin. Lisäksi turvattomuus tai turvattomuuden tunne voi kasvaa kuljettajattomien ajoneuvojen sisällä.

Helsingin seudulla liikenteen automaatiolla on todennäköisesti eniten vaikutusta tieliikenteeseen, mutta lähitulevaisuudessa automaation vaikutukset liikennejärjestelmään jäänevät vähäisiksi. Myöhemmässä vaiheessa kutsuohjattu joukkoliikenne, robotitaksipalvelut tai jaetut automaattiajoneuvot voivat houkutella henkilöauton käyttäjiä liikkumispalvelujen pariin, jos niiden kilpailukyky esimerkiksi matka-ajan ja palvelutason osalta ovat tarpeeksi hyviä. Raideliikenteessä automaation avulla voidaan lisätä kapasiteettia, parantaa täsmällisyyttä ja energiatehokkuutta sekä nopeuttaa häiriötilanteista palautumista, mikä voi edistää ja korostaa raideliikennettä joukkoliikenteen runkona. Raideliikenteen toimijoiden on hyvä käydä vuoropuhelua automaation, kalustohankintojen ja infrahankkeiden yhteensovittamisessa ja edistää täten rautatieinfran valmiutta tukea liikenteen automaation kehitystä. Automaattisen vesiliikenteen merkitys on todennäköisesti myös tulevaisuudessa seudun sisäisessä liikkumisessa vähäinen. Ilmailun automaation vaikutuksia on vaikea arvioida, sillä se on kulkumuotona uusi ja käyttökohteista on toistaiseksi niukasti tietoa. On tärkeää, että Traficom ja muut MAL-toimijat edistävät aktiivista vuoropuhelua [U-space-sääntelyn](#) osalta.

Kaikkien kulkumuotojen toimissa korostuvat ensivaiheessa automaation pilottien ja kokeiluin tuotetun tiedon kerääminen, pilotoinnin koordinointi sekä automaation vaikutusten, hyötyjen, haittojen ja kustannusten tutkiminen ja selvittäminen. Automaatio nojaa teknologian osalta vahvasti kansainväliseen ja kansalliseen kehitykseen. Toimijoiden on osallistuttava niin teknologian kehitystä kuin kansallista ja EU-tason digitaalisen tiedon tuottamiseen liittyvään sääntelyyn, ja niiden edellyttämiä toimenpiteitä arvioitava säännöllisesti.

Liikenteen automaation suotuisten vaikutusten edistäminen edellyttää julkisen tahon ohjausta. Kehityskulkua voidaan ohjata esimerkiksi kehitysohjelmien, julkisten

hankintojen, kaupunkisuunnittelun ja sääntelyn keinoin. Tietovarantojen avaaminen ja ajantasaisen tilannekuvan tuottaminen ovat edellytyksiä toimivalle automaattiliikenteelle, ja niistä on hyötyä joka tapauksessa myös ennen automaatiota esimerkiksi liikenteenhallinnan ja liikennetietopalvelujen näkökulmasta. Tuotettavat tiedot ovat sekä staattisia (liikenneinfra, historiatiedot ym.) että dynaamisia (olosuhteet, liikennetilanne, onnettomuudet, poikkeusreitit ym.).

HD-kartat ja digitaaliset kaksoiset eli virtuaaliset mallit auttavat muodostamaan automaattiajoneuvon liikkumiseen vaatiman tilannekuvan. Yhteistoiminnalliset palvelut ([Co-operative Intelligent Traffic System Services/C-ITS-palvelut](#)) ovat myös osa digitaalista infrastruktuuria mahdollistamalla ajoneuvon tai liikkujan ja infrastruktuurin välisen sähköisen tiedonvaihdon.

HD-kartat ovat erittäin tarkkoja karttoja, jotka voivat sisältää esimerkiksi digitaalisten kameroiden ja GPS-järjestelmän tuottamaa tietoa. Digitaalinen kaksonen yhdistää tieverkon staattiset (tien leveys, kaistat, keskilinjageometria, jne.) ja dynaamiset (liikennetiedot, säätiedot, jne.) tiedot ja mahdollistaa ajantasaisen digitaalisen mallin liikenneympäristöstä. Digitaalinen kaksonen hyödyttää etenkin liikennejärjestelmän ylläpitoa ja kunnossapitoa, suunnittelua ja rakentamista, joten se on hyödyllinen jo ennen automaattiajoneuvojen yleistymistä.

Koneluettavat kaistamerkinnot ja liikennemerkkit liittyvät niin merkkien fyysiseen kuin digitaaliseen kuntoon. Fyysisten merkintöjen ja merkkien on oltava niin hyväkuntoisia, että kone pystyy tunnistamaan ne.

Miehittämättömän ilmailun toimenpiteissä on huomioitava, että ilmatilaa koskee jo nykyisellään esimerkiksi teitä ja katuja tiukempi sääntely. U-space-sääntelyn tavoitteena on harmonisoida edellytykset U-space-ilmatilojen perustamiseen ja mahdollistaa turvallinen ja hallittu ilmailu. U-space-ilmatila on alue, joka rajoittaa ilmatilan käyttöä. U-space ilmatilan sääntely ja tilankäyttö vertautuu erityisesti kaupunkiympäristössä maankäytön suunnitteluun ja julkisen tilan käyttöön. Sen vuoksi sääntelyssä tulee huomioida kaupunkien ja kuntien muu maankäyttö ja sen suunnittelu- ja osallistamiskäytännöt. Viranomainen sertifioi U-space-ilmatilan palveluntarjoajan. Kunkin U-space-ilmatilan palveluntarjoaja vastaa esimerkiksi paikannustiedon jakamisesta sekä lentoluvan myöntämisestä. U-space-ilmatilan palveluntarjoaja on vastuussa paikannustietojen sekä lentoreittien jakamisesta. Kunnilla voi olla intressejä vaikuttaa ilmatilan käyttöön.

Traficom ja muut MAL-toimijat edistävät aktiivista vuoropuhelua U-space-sääntelyn osalta ja kehittävät väliaikaisten lentoesteiden huomiointia.

Parhaimmassa tapauksessa vuoropuhelua palveluntarjoajan kanssa käytäisiin jo ennen ilmatilan perustamista. Monet droneihin liittyvistä toimenpiteistä ovat muiden toimijoiden kuin MAL-toimijoiden vetovastuulla. Tästäkin näkökulmasta aktiivinen vuoropuhelu eri toimijoiden kesken on tärkeää.

Helsingin seudulla kerätään ja koordinoidaan aktiivisesti tietoa liikenteen automaation piloteista ja kokeiluista sekä selvitetään ja tutkitaan automaation mahdollisia vaikutuksia (hyötyjä, haittoja ja kustannuksia). Useat toimijat (esim. kunnat, joukkoliikennetoimijat, yritykset, teknologiatoimittajat) niin Suomessa kuin ulkomailla ovat toteuttaneet erilaisia automaatiopilotteja. Näiden pilottien tietojen koordinointi ja kokoaminen yhteen niin onnistumisten kuin oppien osalta on tärkeää, jotta pilotit tukisivat automaation kehitystä eivätkä päätyisi toistamaan itseään.

Hankintaosaamista kehitetään siten, että hankinnat ovat yhä tavoitteellisimpia ja niissä keskitytään tavoiteltujen vaikutusten saavuttamiseen tietyn teknologian sijaan. Hankintojen yhteydessä on määriteltävä tietoturvan ja kyberturvallisuuden vaatimukset.

Liikenteen tietovarannot ja automaatio

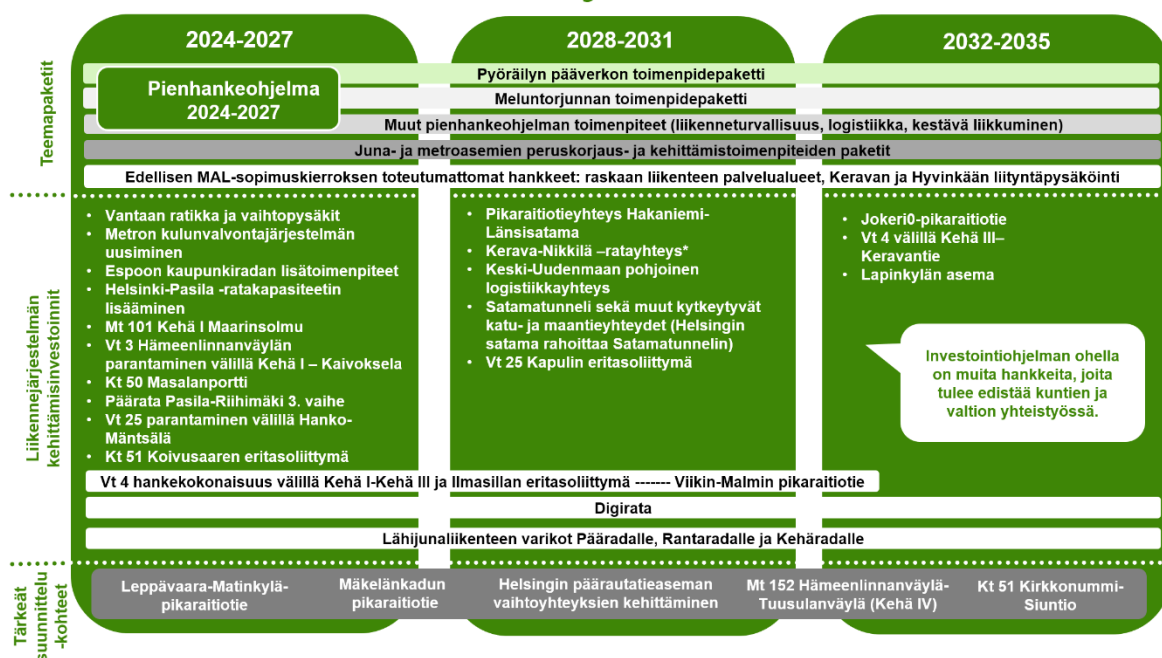
- Seudun ja valtion toimijat edistävät ajantasaista tilannekuvaa tietovarantojen avaamisen ja standardoinnin avulla. Kuntien katuverkon ja valtion väyläverkon tietojen kattavuutta, laatua ja saatavuutta kehitetään liikenteen automaation tarpeita varten valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman 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 kokeilujen vaikutuksia tutkitaan.

5.4. Investoimme resurssiviisaasti

Tämä luku sisältää MAL 2023 -suunnitelman investointiohjelman 12 vuodeksi. MAL-investointiohjelma on valmisteltu vuosille 2024–2035 ja hankkeet määritetty kolmeen koriin (vuosille 2024–2027, 2028–2031 ja 2032–2035) hankkeiden toteutettavuuden pohjalta (kuvat 43 ja 44).

Tavoitteena on ollut muodostaa eri liikennemuotojen ja seudun eri alueiden näkökulmasta tasapainoinen kokonaisuus, jonka vaikutukset vastaisivat MAL 2023 -suunnitelman tavoitteisiin (hiilineutraali, menestyvä, hyvinvoiva). 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 investointiohjelmalla Väyläviraston investointiohjelmaan. Hankkeiden osalta on huomioitu niiden suunnitteluvalmius ja toteutettavuus sekä seudullinen vaikuttavuus, kustannustehokkuus ja vaikutus maankäytön kehittymiseen. Kokonaisuudessa on huomioitu myös eri osapuolten näkemyksiä hankkeiden tarpeellisuudesta ja kiireellisyydestä, joita on käsitelty läpi prosessin.

MAL- investointiohjelma 2024-2035



Kuva 44.. MAL 2023- suunnitelman investointiohjelma vuosille 2024–2035.

* Kerava-Nikkilä -ratayhteyshanke on 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 -suunnitelman investointiohjelmaan on sisällytetty hankkeet, jotka ovat mukana Väyläviraston investointiohjelmassa ja toteutuvat mahdollisesti kaudella 2023–2030. Linjaus koskee seuraavia liikennehankkeita:

- Päärata Pasila-Riihimäki 3. vaihe
- Vt 4 parantaminen ja Ilmasillan eritasoliittymä (sis. liikenteen hallinta Koskela–Järvenpää)
- Vt 25 Hanko-Mäntsälä

Väyläviraston investointiohjelmassa on mukana myös muita hankkeita, jotka sijaitsevat kokonaan tai osittain Helsingin seudulla. Näitä ovat mm. Hanko-Hyvinkää -radan peruskorjaus, seudullisten pyörätieverkkojen ja laatukäytävien kehittäminen valtion verkolla sekä maanteiden perusväyläpidon hankkeet (sisältää mm. Mt 110 Brobackantie-Kolmperäntie painumakorjaus ja jalankulun ja pyöräilyn yhteydet). Lisäksi MAL 2023- suunnitelman investointiohjelmassa on huomioitu Digirata-hanke, jonka toteutus jatkuu vuoteen 2040.

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 julkistalouden 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.

Investointiohjelman kokonaiskustannukset ovat arviolta 3,8 mrd. euroa. Kustannuksissa on huomioitu osittain kustannustason nousun vaikutukset hankkeiden hintatasoon. Erityisesti viimeisen 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.

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

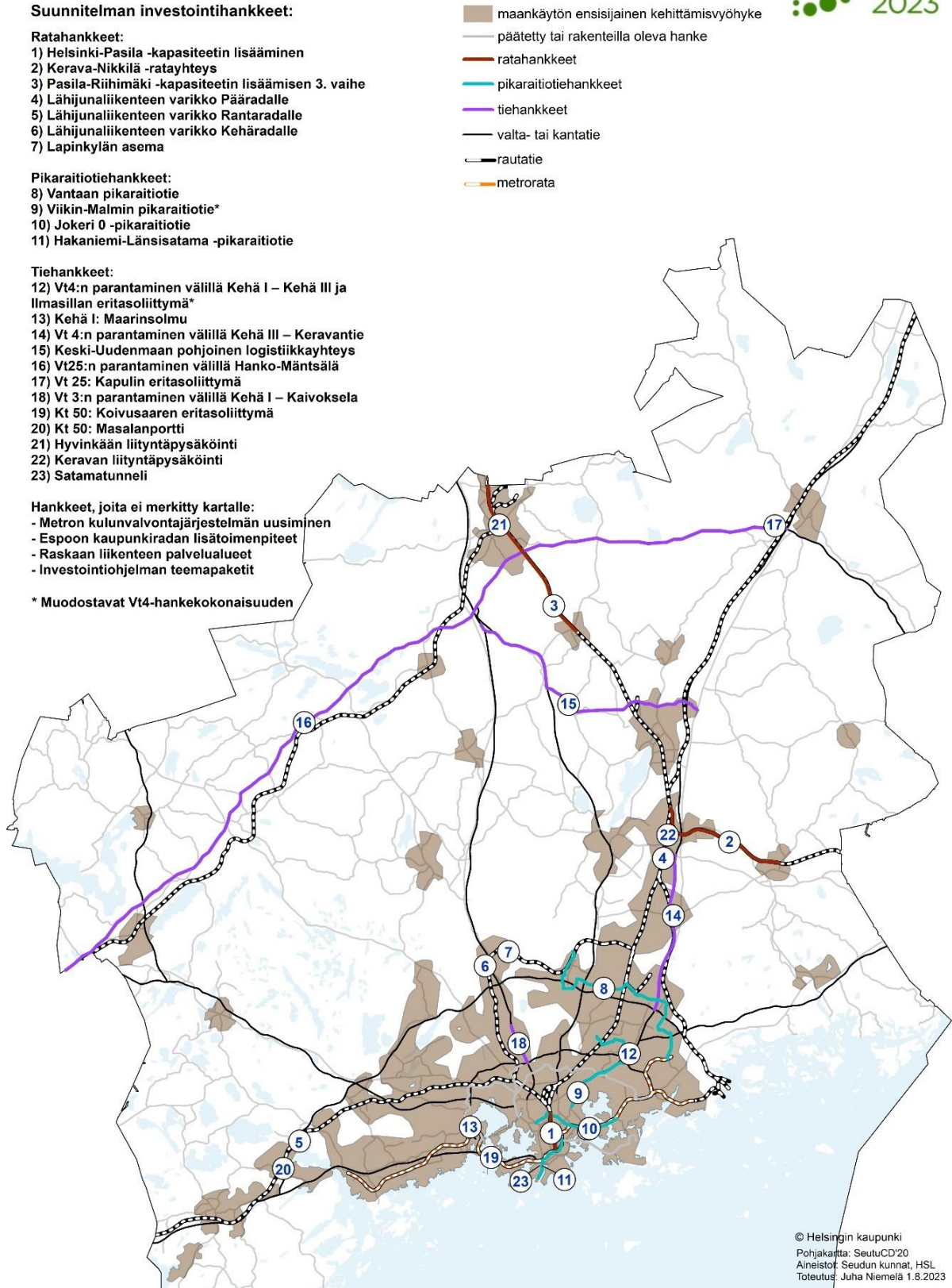
Tiehankkeet:

- 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 liittytäpysäköinti
- 22) Keravan liittytäpysäköinti
- 23) Satamatunneli

Hankkeet, joita ei merkitty kartalle:

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

* Muodostavat Vt4-hankekokonaisuuden



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

Kuva 45. MAL 2023 -suunnitelman investointiohjelman hankkeet vuosina 2024–2035.

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.

Tieverkon kehittämisessä keskisuuret (n. 5–30 M€) hankkeet ovat jääneet usein paitsioon jättihankkeiden rinnalla, eikä niille ole myöskään osoitettu MAL-rahoitusta pienten hankkeiden tapaan. Yhtenä syynä tähän ovat hankkeiden priorisoinnin ja keskinäisen vertailun haasteet. MAL 2023 -suunnitteluprosessin yhteydessä arvioitiin keskisuurten väyläverkon investointien vaikutuksia sekä yhteiskuntataloudellista kannattavuutta. Tarkasteluun valittiin kymmenen seudullisesti tärkeiksi koettua hanketta, joiden suunnitelmavalmius oli riittävä arviointien tekemiseen.

Priorisointien pohjalta investointiohjelmaan valikoituivat seuraavat hankkeet:

- Koivusaaren eritasoliittymä (Helsinki) (*merkittävän maankäyttöalueen kehittäminen*)
- Masalanportin eritasoliittymän parantaminen (Kirkkonummi) (*maankäyttö, Kehä III palvelutaso*)
- Vt 25-Kapuli eritasoliittymät (Vt 25 kehittäminen Mäntsälässä) (*elinkeinoelämä, kuljetukset*)

Koivusaaren eritasoliittymä on edellytys Koivusaaren merkittävän maankäytön kehittymiselle. Liittymä mahdollistaa uuden asunto- ja työpaikka-alueen rakentamisen (5000 asukasta ja 3000–4000 työpaikkaa). Koivusaari muuttuu kiinteämmin osaksi ympäröivää kaupunkirakennetta. Uusi alue rakentuu nykyisen metroaseman ympärille, jolloin tehokas joukkoliikenneyhteys on mahdollisimman hyvin hyödynnettävissä. Monipuolinen saavutettavuus on myös elinkeinoelämän sijoittumisen kannalta erittäin merkittävä tekijä.

Masalanportin eritasoliittymä rinnakkaisyhteyksineen mahdollistaa Masalan ja Luoman alueiden maankäytön suunnitellun kehittämisen. Hanke auttaa osaltaan muodostamaan elinkeinoelämän kannalta tärkeästä Kehä III:sta tasalaatuisen yhteyden, jolla liikenne on sujuvaa ja turvallista pitkälle tulevaisuuteen. Eritasoliittymä myös

parantaa alueen toimitilojen ja palveluiden saavutettavuutta. Hankkeen yhteiskuntataloudellinen kannattavuus on korkea.

Vt 25 kehittäminen Mäntsälässä mahdollistaa pohjoispuoleisen asemakaavan toteutumisen, jonka tarkoituksena on laajentaa nykyistä Kapulin yritysalueita. Nykyiset terminaalitoiminnot hyötyvät sujuvammasta liittymäratkaisusta välittömästi. Hanke sijaitsee valtakunnallisesti merkittävällä tiejaksolla, ja väylän palvelutaso pitkämatkaiselle liikenteelle paranee hankkeen myötä. Hankkeen yhteiskuntataloudellinen kannattavuus on erittäin korkea, ja hanke olisi kannattava jo pelkästään kuljetustalouden ja kuljetusten sujuvuuden perusteella.

Pienet infrahankkeet parantavat liikennejärjestelmää tehokkaasti

Helsingin seudun HLJ- ja MAL-suunnitelmissa on vuodesta 2011 alkaen esitetty toteutettaviksi suurten kehittämishankkeiden (yli 5 M€) lisäksi pieniä ja kustannustehokkaita infratoimenpiteitä. Tämä valtion ja kuntien yhteinen pienten ja keskisuurten MAL-hankkeiden ohjelma on saanut rahoitusta MAL-sopimuksissa vuodesta 2012 lähtien. Rahoituksella on toteutettu mm. maanteiden pyöräteitä, liityntäpysäköintiä, alikulkujä ja muita pieniä liikenneturvallisuustoimia. Toimenpiteet ovat olleet suhteellisen nopeita toteuttaa sekä vaikutuksiinsa nähden edullisia. Lisäksi on huomattava, että perusväylänpidon alhaisen rahoitustason takia näitä hankkeita ei olisi pystytty toteuttamaan lainkaan ilman MAL-rahoitusta.

Pienten ja keskisuurten hankkeiden ohjelmointia on jatkettu myös MAL 2023 -suunnitelmakaudella. Ohjelman hankkeilla edistetään kestäväää liikkumista, suojataan ihmisiä melulta ja parannetaan liikenneturvallisuutta sekä logistiikan edellytyksiä (kuvat 46 ja 47). Ohjelman rahoituksella toteutetaan mm. Helsingin seudun pääpyöräilyverkkoa sekä meluntorjunnan toimintasuunnitelmien kohteita.

Lähtökohtana ohjelmoinnissa toimivat seuraavat periaatteet:

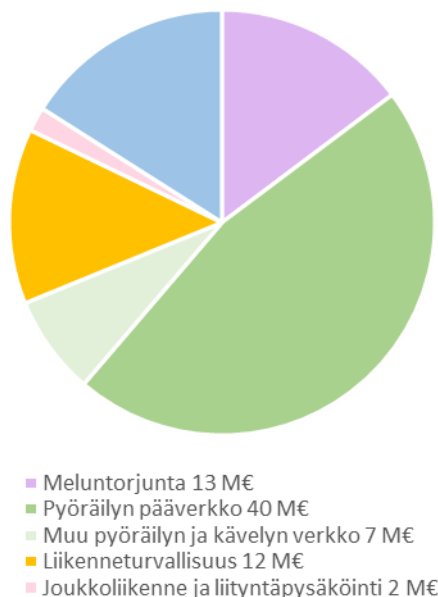
- valtio ja kunnat rahoittavat ohjelmaa yhtä suurella rahoitusosuudella
- puolet valtion rahoituksesta kohdistuu pääkaupunkiseudulle, puolet KUUMA-kuntiin.

Pienhankeohjelman pohjana toimivat edellisten ohjelmien toteutumattomat hankkeet täydennettynä uusilla, kuntien ja ELY-keskuksen esittämällä hanketarpeilla, jotka ovat toteutettavissa vuoteen 2027 mennessä. Pienhankeohjelman suuruus noin 80–90 miljoonaa euroa vuosille 2024–2027. Nimettyjen hankkeiden lisäksi ohjelmassa varaudutaan toteuttamaan pyöräilyn pääverkon parantamistoimia ja pieniä liikenneturvallisuuskohteita, parantamaan pysäkkien laatua tieverkolla sekä

poistamaan esteitä erikoiskuljetusreiteiltä. Näillä pienillä teemapaketeilla lisätään ohjelman joustavuutta ja mahdollistetaan pienempien parantamistoimien (esimerkiksi pyöräteiden päällystykseen) toteuttaminen tarpeiden perusteella.

Pienten ja keskisuurten hankkeiden ohjelmoinnin jatkuvuutta parannettiin tunnistamalla myös lisäsuunnittelua edellyttäviä kohteita, jotka voitaisiin toteuttaa vuosina 2028–2031. Ohjelmointi on osa jatkuvaa liikennejärjestelmätyötä. Hankkeiden etenmistä seurataan ja uusia hanketarpeita tunnistetaan vuosittain. Lopullinen ohjelma vuosille 2024–2027 muodostetaan MAL-sopimuksen pohjalta.

MAL 2023 pienhankkeet (88 M€)



Kuva 46. Alustavan pienhankeohjelman 2024–2027 hankkeiden jakautuminen teemoittain.

Investointiohjelman toteutus

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

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, Brobölentien välillä Södekulla – Nikkilä, Sipoo
- Mt 1130 Lapinkyläntie välillä Tampajantie-Evit-skogintie, 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, Brobölentien 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
- Mt 1311 Rajamäentien-Urttilantien risteuksen 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 liityntä-

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



Kuva 47. Alustava pienhankkeiden ohjelmaluonnos 2024–2027.

6. 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, vaihteisuus, toteutustapa ja vaikutukset

7. Lähteet

Asumisen ilmiöt Helsingin seudulla 2021, HSY, [Asumisen ilmiöt 2021 \(hsy.fi\)](https://www.hsy.fi/julkaisut/ajankohtaiset/raportit/2021/09/2021_09_01_helsingin_seudun_asumisen_ilmiot_2021.pdf)

Benchmarking European Service of public Transport, 2022, <https://www.benchmarkingpublictransport.org/>

Connecting Europe Facility, 2021, [Connecting Europe Facility | Innovation and Networks Executive Agency \(europa.eu\)](https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/connecting-europe-facility/)

COVID-19-pandemian vaikutukset Helsingin seudun muuttoliikkeeseen, asunto-markkinoihin ja asumispreferensseihin, 2022, [Microsoft Word - OVID-19-pandemian vaikutukset Helsingin seudun muuttoliikkeeseen asuntomarkkinoihin ja asumispreferensseihin 9 \(azureedge.net\)](https://www.microsoft.com/en-gb/press/2022/04/2022-04-01-covid-19-pandemian-vaikutukset-helsingin-seudun-muuttoliikkeeseen-asuntomarkkinoihin-ja-asumispreferensseihin-9.aspx)

Digirata, 2022, [Edellytykset tulevaisuuden rautatieliikenteelle rakennetaan nyt - Digirata](https://digirata.fi/edellytykset-tulevaisuuden-rautatieliikenteelle-rakennetaan-nyt-digirata)

ERTMS, European Rail Traffic Management System, 2019, [European Rail Traffic Management System \(ERTMS\) | ERA \(europa.eu\)](https://www.era.europa.eu/ertms/)

Etätyö ja joukkoliikenne HSL, Nysse ja Föli alueilla, 2021 Työnantajakyselyn tulokset. Taloustutkimus 2021, https://hslfi.azureedge.net/globalassets/hsl/tutkimukset/koronatutkimukset/tyonantajakysely_etatyosta_taloustutkimus_2021.pdf

Euroopan laajuinen liikenneverkko TEN-T, 2022, Traficom 15.11.2022. <https://www.traficom.fi/fi/liikenne/liikennejarjestelma/euroopan-laajuinen-liikenneverkko-ten-t>

Finavia liikennetilastot, Finavia 26.9.2023. <https://www.finavia.fi/fi/tietoa-finaviasta/tietoa-lentoliikenteesta/liikennetilastot>

Fossiilittoman liikenteen tiekartta Valtioneuvoston periaatepäätös kotimaan liikenteen kasvihuonepäästöjen vähentämisestä, 2021, Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 2021:15, [Fossiilittoman liikenteen tiekartta. Valtioneuvoston periaatepäätös kotimaan liikenteen kasvihuonepäästöjen vähentämisestä](https://www.valtioneuvosto.fi/documents/2021/15/fossiilittoman-liikenteen-tiekartta-valtioneuvoston-periaatepaatos-kotimaan-liikenteen-kasvihuonepaaستو-joen-wahentamisesta)

Helsingin citylogistiikan toimenpideohjelman päivitys, 2020, Helsingin kaupunki. <https://dev.hel.fi/paatokset/me-dia/att/96/961909f06c0fbee5916c3ed743368dbc67902734.pdf>

Helsingin pysäköintipolitiikka, 2022, luonnos 10.9.2021 <https://www.hel.fi/static/liitteet/kaupunkiymparisto/kerrokantasi/pysakointipolitiikka/Helsingin-pysakointipolitiikka-2022-10-9.pdf>

Helsingin seudun autokanta ja yksikköpäästökertoimet 2040, 2021, Sitowise. Raporttia ei ole julkaistu.

Helsingin seudun asemien kehittämis- ja peruskorjaustarpeista, 2022, Väylävirasto, [Selvitys Helsingin seudun asemien kehittämis ja peruskorjaustarpeista - Doria](#)

Helsingin seudun kuntien ja valtion välinen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimus 2020-2031, 2020, [MAL-sopimus+Helsingin+seutu+081020+\(1\).pdf \(ym.fi\)](#)

Helsingin seudun liikennejärjestelmän tilan seuranta, 2022, 6 /2022, https://hslfi.azureedge.net/globalassets/hsl/mal/mal-julkaisut/2022/liikennejarjestel-man_tilan_seuranta_2022_seurantakortit.pdf

Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma HLJ 2015, 2015, [HLJ 2015 taitto_painoaineisto_final_5.10.indd \(azureedge.net\)](#)

Helsingin seudun liikenneturvallisuustarkastelu, 2022, [1 \(azureedge.net\)](#)

Helsingin seudun liityntäpysäköinnin toimenpideohjelma, 2017, HSL, [HSL-raportin taittopohja Wordille \(azureedge.net\)](#)

Helsingin seudun tieverkon luokitus ja palvelutasotavoitteet 2040, 2022, [Helsingin seudun tieverkon luokitus ja palvelutasotavoitteet 2040. \(doria.fi\)](#)

Helsinki-Pasila-kapasiteettiselvitys, 2022, Väyläviraston julkaisuja 73/2022. https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/186310/vj_2022-73_978-952-405-017-3.pdf?sequence=5&isAllowed=y

Henkilöauton rooli Helsingin seudulla, 2021, yhteenveto, Helsingin seudun liikenne, Liikennejärjestelmä ja tutkimukset -osasto, 30.9.2021, [PowerPoint-esitys \(azureedge.net\)](#)

Henkilöliikennetutkimus, Helsingin seutu 2021. Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus, Traficom. <https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/HLT%202021%20seutujulkaisu%20Helsingin%20seutu.pdf>

Hinnoittelumallit, 2022, [PowerPoint-esitys \(oncloudos.com\)](#)

HSL-alueen lähijunaliikenteen alustava varikkoselvitys, 2022, Junakalustoyhtiö, <https://junakalusto.fi/documents/alustava-varikkoselvitys-raportti-2023-01-31-v1.1.pdf>

HSL:n tilannekuvan ja rahoituspohjan arviointi, 2023, HSL, [hsln-tilannekuvan-ja-rahoituspohjan-arviointi_loppuraportti.pdf \(azureedge.net\)](#)

Ilmanlaadun haasteet nyt ja tulevaisuudessa, 2022, HSY, [Ilmanlaadun haasteet nyt ja tulevaisuudessa | HSY - HSY](#)

Itä-Suomen junayhteyskehittämismallien arviointi, 2002, Väyläviraston julkaisu 15/2020, https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/177445/vj_2020-15_978-952-317-764-2.pdf?sequence=5&isAllowed=y

Joukkoliikenteen rahoitus, 2022, Traficom, [Joukkoliikenteen rahoitus | Traficom](#)

Kansantalouden tilinpito, 2021, Tilastokeskus, [Tilastokeskus - Tilastot aiheittain - Kansantalouden tilinpito \(stat.fi\)](#)

Komission ehdotus TEN-T -asetuksen uudistamisesta, 2021, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=COM%3A2021%3A812%3AFIN>

Kunnan ja valtion kustannusvastuun periaatteet maantien pidossa, 2010, Kuntaliitto, [Kunnan ja valtion kustannusvastuun periaatteet maantien pidossa | Kuntaliitto.fi](#)

Kävelyn roolin määrittäminen strategisessa maankäytön ja liikenteen suunnittelussa, 2022, HSL:n julkaisu 1/2022, [1 2022 \(azureedge.net\)](#)

Liikennejärjestelmän terveysvaikutukset Mistä on kyse?, 2016, Tiivistelmä. Helsingin seudun liikenne 7.12.2016, [Microsoft Word - Terveysvaikutukset tiivistelmä 7.12 \(azureedge.net\)](#)

Liikennejärjestelmän terveysvaikutukset Mistä on kyse? 2017, Helsingin seudun liikenne 2.1.2017 [Liikennejärjestelmän terveysvaikutukset. Mistä on kyse? Työversio.](#)

Liikennekäytössä olevat henkilöautot käyttövoimittain, 2022, Liikennefakta. Traficom. 10.5.2022.
[Liikennekäytössä olevat henkilöautot käyttövoimittain | Liikennefakta](#)

Liikenneturvallisuusstrategia 2022–2026, 2022, Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 2022:3, [Liikenneturvallisuusstrategia 2022–2026 \(valtioneuvosto.fi\)](#)

Liikenneviraston meluntorjunnan toimintasuunnitelma 2018–2023, 2018, https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/160794/lr_2018_meluntorjunnan_tntasuunnitelma_978-952-317-597-6.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Liikenteen automaation tiekartta Helsingin seudulla, 2022, [Liikenteen automaation tiekartta \(azureedge.net\)](#)

Liikenteen CO₂-päästöjen ennuste ja päästötavoitteet Suomessa, 2021, Ennuste: Tieliikenteen päästöt laskevat hieman ennakoitua nopeammin – syynä sähköautojen yleistymisen, (VTT ja LVM 2021), [Tieliikenteen perusennuste 2021](#)

Liikkumisen ohjauksen keinojen vaikutukset kulkutapaan, 2016, Essi Pohjalainen, Liikennevirasto, Liikenneviraston julkaisu 9/2016, [Liikkumisen ohjauksen keinojen vaikutukset kulkutapaan](#)

Liikkumistottumukset Helsingin seudulla 2018, 2019, HSL:n julkaisu 9/2019, [Liikkumistottumukset Helsingin seudulla 2018](#)..

Liityntäpysäköinnin toimenpideohjelma, 2023, HSL:n julkaisu 2/2023. [Liityntäpysäköinnin toimenpideohjelma 2023](#)

Liityntäpysäköinnin tutkimus, 2022, HSL, verkkosivut, [Liityntäpysäköinnin tutkimus | Tutkimukset | HSL | HSL.fi](#)

Lipputilihanke, 2022, [Lipputilihanke | Osallistu ja vaikuta | HSL | HSL.fi](#)

Logistiikan digitalisaatiostrategia, kohti tehokasta ja kestäväää logistiikkaa digitalisaatiolla, 2020. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 2020:13.

Lähijunaliikennealueen varikkoselvitys, 2020, Väyläviraston julkaisu 25/2020. https://julkaisut.vayla.fi/pdf12/vj_2020-25_lahijunaliikennealueen_web.pdf

MAL 2019 logistiikkaselvitys, 2018, https://www.hsl.fi/sites/default/files/uploads/020118_mal2019_logistiikkaselvitys_raportti_1.pdf

MAL 2019 -suunnitelma, 2019, https://hslfi.azureedge.net/contentassets/7352e50fa96b4f4c9d017860c4363eaf/mal2019_suunnitelmara-portti_27052019.pdf

MAL 2023 Helsingin seudun kansainvälinen kilpailukyky, 2021, [Helsingin seudun MAL-kilpailukykyvertailu raportti 170821 \(azureedge.net\)](#)

MAL 2023 Helsingin seudun pyöräliikenteen pääverkon päivitys, 2022, 13/2022, [Microsoft Word - PÄÄVE 2.0 raportti \(azureedge.net\)](#)

MAL 2023: Nykytila ja kehityssuunnat, 2021, [MAL 2023 Nykytila ja kehityssuunnat \(azureedge.net\)](#)

MAL 2023 Puiteohjelma, 2020, hyväksytty 2021, [Microsoft PowerPoint - MAL 2023 puiteohjelma liitteineen \(azureedge.net\)](#)

MAL-sopimukset, 2022, ympäristöministeriö, [Maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimukset - Ympäristöministeriö](#)

Muuttuvat liikkumisen tarpeet: Korona ja etätyö, 2021, Helsingin seudun liikenne, https://hslfi.azureedge.net/globalassets/hsl/tutkimukset/koronatutkimukset/muuttuvat_liikkumisen_tarpeet_korona_ja_etatyo_2021.pdf

Nopeusrajoitusten vaikutus liikenteen hiilidioksidipäästöihin, meluun, turvallisuuteen ja sujuvuuteen, 2021, ELY-keskuksen raportteja 57/2021, [Nopeusrajoitusten vaikutus liikenteen hiilidioksidipäästöihin, meluun, turvallisuuteen ja sujuvuuteen. \(doria.fi\)](#)

Osaava ja osallistava Suomi: sosiaalisesti, taloudellisesti ja ekologisesti kestävä yhteiskunta, 2019, Pääministeri Sanna Marinin hallituksen ohjelma 10.12.2019, [Pääministeri Sanna Marinin hallituksen ohjelma 10.12.2019: Osallistava ja osaava Suomi – sosiaalisesti, taloudellisesti ja ekologisesti kestävä yhteiskunta - Valto \(valtioneuvosto.fi\)](#)

Pääkaupunkiseudun sisääntuloväylien automaattivalvontapisteiden sijaintien arviointi, 2020, ELY-keskus, [Pääkaupunkiseudun sisääntuloväylien automaattivalvontapisteiden sijainnin arviointi \(doria.fi\)](#)

Raideliikenteen verkostoselvitys 3, 2021, Helsingin kaupunkiympäristön aineistoja 2021:13
[Raideliikenteen verkostoselvitys 3 \(hel.fi\)](#)

Raskaan liikenteen taukopaikat Helsingin seudun MAL-prosessissa, 2019, Uudenmaan ELY-keskus, [Raskaan liikenteen taukopaikat Helsingin seudun MAL-prosessissa \(doria.fi\)](#)

Raskaan liikenteen taukopaikat Uudenmaan ELY-keskuksen alueella, 2015, ELY-keskuksen raportteja 131 | 2015.
https://www.doria.fi/bitstream/handle/10024/119852/SQ_Raskaan_liikenteen_taukopaikat_Uudenmaan_ELY-keskuksen_alueella_loppuraportti.pdf?sequence=2&isAllowed=y

Selvitys Helsingin seudun asemien kehittämis- ja peruskorjaustarpeista, 2022, Väyläviraston julkaisuja 68/2022, [Selvitys Helsingin seudun asemien kehittämis ja peruskorjaustarpeista - Doria](#)

Selvitys Helsingin ympäristövyöhykkeen laajentamisen mahdollisuuksista, 2019, Kaupunkiympäristön aineistoja 2019:12, <https://www.hel.fi/static/liitteet/kaupunkiymparisto/julkaisut/aineistot/aineistoja-12-19.pdf>

Seutubarometri 2021, 2021, HSL Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä Liikennejärjestelmä ja tutkimukset -osasto 25.5.2021, [Seutubarometri 2021 \(azureedge.net\)](#)

Skenaariotarkastelu asumisen CO₂ -päästöjen kehityksestä Helsingin seudulla, 2022, HSL,
[Microsoft Word - Skenaariotarkastelu asumisen CO2 päästöjen kehityksestä Helsingin seudulla 21072022 \(002\) \(azureedge.net\)](#)

Sähköisen liikenteen tilannekatsaus Q1/2022, 2022, [2022 Q1 Sähköinen liikenne tilannekatsaus 2022 04 26 jaettava \(teknologiateollisuus.fi\)](#)

Taustamuistio: Liikenteen vaihtoehtojen käyttövoimien jakeluinfrastruktuurin nykytila, 2022, Trqfiom, [Taustamuistio: Liikenteen vaihtoehtojen käyttövoimien jakeluinfrastruktuurin nykytila \(hankeikkuna.fi\)](#)

Tavaraliikenteen päästövähennyskeinot Helsingin seudulla, 2020, HSL,

[logistiikan paastovahennyskeinot raportti 2020.pdf \(azureedge.net\)](#)

TEN-T asetuksen uudistaminen, 2021, LVM, [TEN-T-asetuksen uudistaminen \(valtioneuvosto.fi\)](#)

TEN-T, Euroopan laajuinen liikenneverkko TEN-T, 2021, [Euroopan laajuinen liikenneverkko TEN-T | Traficom](#)

Tieliikenteen perusennuste, 2021, LVM:n ennuste: Tieliikenteen päästöt laskevat hieman ennakoitua nopeammin – syynä sähköautojen yleistyminen, [Ennuste: Tieliikenteen päästöt laskevat hieman ennakoitua nopeammin – syynä sähköautojen yleistyminen - liikenne- ja viestintäministeriö \(lvm.fi\)](#)

Tiemaksujen hallinnollinen esiselvitys, 2020, Sitowise, FCG, https://hslfi.azureedge.net/contentassets/47da7fd68ac54132b831dc180ebc2c49/tiemaksujen_hallinnollinen_esiselvitys_diasarja_0.pdf

Tiemaksujen palvelumuotoilun esiselvitys, 2020, https://hslfi.azureedge.net/contentassets/47da7fd68ac54132b831dc180ebc2c49/palvelumuotoilun_esiselvitys_kvalitatiivinenosio_diasarja.pdf

Tiemaksujen teknistoiminnallinen esiselvitys, 2020, https://hslfi.azureedge.net/contentassets/47da7fd68ac54132b831dc180ebc2c49/tiemaksujen_teknistoiminnallinen_esiselvitys_raportti.pdf

Tilastokeskus, 2021, rakentaminen, [Tilastokeskus - Rakentaminen \(stat.fi\)](#)

Uudenmaan aluetalouden skenaariot sekä väestö- ja työpaikkaprojektiot, 2017, Taustaselvitys Uusimaa-kaavan 2050 ja Uusimaa-ohjelman valmisteluun, Uudenmaan liiton julkaisuja E 179 – 2017, [Uudenmaan aluetalouden skenaariot sekä väestö- ja työpaikkaprojektiot. Taustaselvitys Uusimaa-kaavan 2050 ja Uusimaa-ohjelman valmisteluun. \(uudenmaanliitto.fi\)](#)

Uudenmaan kasvun vaihtoehdot: Väestö- ja työpaikkaprojektiot sekä asunto ja toimitilakannan muutosarvio, 2021, Uudenmaan liiton julkaisuja E 236–2021, [Uudenmaan kasvun vaihtoehdot – Väestö- ja työpaikkaprojektiot sekä asunto- ja toimitilakannan muutosarviot \(uudenmaanliitto.fi\)](#)

Uusimaa-kaava 2050, 2021, [Uudenmaan voimassa olevien maakuntakaavojen yhdistelmä \(uudenmaanliitto.fi\)](#)

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma Liikenne 12, 2021, Valtioneuvoston julkaisuja 2021:75, https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/163389/VN_2021_75.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Valtioneuvoston periaatepäätös liikenteen automaation edistämisestä LVM/2021/137, 2021. <https://valtioneuvosto.fi/paatokset/paatos?decisionId=0900908f80772030>

Valtioneuvoston periaatepäätös: Liikenneturvallisuusstrategia tähtää kaikkien liikennemuotojen turvallisuuden parantamiseen, 2022, [Valtioneuvoston periaatepäätös: Liikenneturvallisuusstrategia tähtää kaikkien liikennemuotojen turvallisuuden parantamiseen](#)

Valtioneuvoston periaatepäätös logistiikan digitalisaatiosta, 2021, https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/59e6f645-281f-44bc-bee7-ef995dad3632/491f2d98-c365-40f4-9b27-483d58e787b6/PAATOS_20210616072159.PDF

Valtioneuvoston selonteko asuntopoliittisesta kehittämisohjelmasta vuosiksi 2021-2028, 2021, VNS 12/2021 [Valtioneuvoston selonteko asuntopoliittisesta kehittämisohjelmasta vuosiksi 2021-2028](#)

Vuorovaikutteisen ja yhteistoiminnallisen liikenteen hallinnan esisuunnitelma, 2022, HSL julkaisut 10/2022. https://hslfi.azureedge.net/globalassets/julkaisu-arkisto/2022/vuorovaikutteisen-ja-yhteistoiminnallisen-liikenteen-hallinnan-esisuunnitelma-10_2022.pdf

Väyläviraston investointiohjelma 2023–2030, 2022, Väyläviraston raportteja 40/2022. <https://www.doria.fi/handle/10024/185466>

Ympäristöministeriö, 2022, Vähähiilinen rakentaminen (verkkosivu) <https://ym.fi/vahahiilinen-rakentaminen>

HSL:n julkaisu 6/2023
ISSN 1798-6184 (pdf)
ISBN 978-952-253-367-8 (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