

Maankäytön, Asumisen ja Liikenteen suunnitelma 2019

Tiivistelmäraportti



Helsingin seutu vetää puoleensa uusia ihmisiä ja yrityksiä. Nykyiset ja tulevat asukkaat tarvitsevat asuntoja ja palveluita, yritykset toimitiloja. Ihmiset haluavat liikkua sujuvasti kodeista työpaikoille ja kouluista palveluihin ja harrastuksiin.

Vuonna 2050 seudulla ennustetaan asuvan 2 miljoonaa asukasta. Jotta elinkeinoelämä menestyisi ja ihmisten arki rullaisi sujuvasti nyt ja tulevaisuudessa, Helsingin seudun 14 kuntaa ovat päättäneet ottaa tulevaisuuden haltuun yhteisvoimin.

Maankäyttö, asuminen ja liikenne kytkeytyvät tiiviisti toisiinsa: siksi Helsingin seudun kehitystä suunnitellaan tiiviissä yhteistyössä.

Yhteistyön tuloksena on nyt valmistunut Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL 2019 -suunnitelma. Suunnitelman konkreettiset toimet tähtäävät vuoteen 2030.

MAL 2019 on tiekartta Helsingin seudun houkuttelevaan, hyvinvoivaan, vähäpäästöiseen ja elinvoimaiseen tulevaisuuteen.

Lisätietoja

Maankäyttö:

Mari Siivola
mari.siivola@vantaa.fi

Asuminen:

Mari Randell
mari.randell@hel.fi

Liikenne:

Sini Puntanen
sini.puntanen@hsl.fi

Copyright:

Kartat, graafit:

HSL, HSY, Helsingin kaupunki,
Liikennevirasto

Valokuvat:

HSL/Lauri Eriksson

Kansikuva:

HSL

Taitto ja graafinen suunnittelu:

Kokoro & Moi

MAL 2019 – käsikirja erinomaisen metropolin rakentamiseen

Mikä?

Helsingin seudun 14 kunnan strateginen suunnitelma, jossa kerrotaan, miten Helsingin seutua kehitetään 2019–2050.

Taustaa

Helsingin seudulla on toteutettu pitkään seudullista maankäytön ja asumisen sekä liikennejärjestelmän suunnittelua. Suunnittelu on ollut lähtökohta myös seudun kuntien, valtion ja HSL:n MAL-sopimuksille, joissa sovitaan tärkeimmistä maankäytön, asumisen ja liikenteen toimenpiteistä.

Vuonna 2015 Helsingin seudun maankäyttösuunnitelma, asuntopolitiikka ja liikennejärjestelmäsuunnitelma laadittiin tiiviissä yhteistyössä.

Nyt yhteistyötä on entisestään vahvistettu. Vuonna 2019 valmistui ensimmäinen yksin kansiin koottu MAL-suunnitelma.

MAL 2019 on Helsingin seudun haluama tulevaisuus yksissä kansissa. Se kertoo mitä tavoitellaan ja millä konkreettisilla keinoilla tavoitteet yhdessä toteutetaan. Suunnitelmaa valmistellaan 4 vuoden välein.

MAL 2019 on tiekartta siihen, miten

- seudun liikenteen päästöt saadaan laskuun,
- tehdään asukkaiden arjesta sujuvaa,
- ihmiset voivat löytää kodin kohtuullisella hinnalla, hyvien liikenneyhteyksien varresta,
- työvoiman saavutettavuus ja kuljetusten toimivuus palvelevat elinkeinoelämää.

Suunnitelmassa kerrotaan

- mihin tulevaisuudessa asuntoja rakennetaan,
- miten liikennettä ja koko liikennejärjestelmää kehitetään niin, että se parhaiten palvelee koko Helsingin seutua.
- miten seudulle rakennetaan riittävästi asuntoja eri elämäntilanteissa oleville ihmisille ja samalla huolehditaan sekä asumisen että elinympäristön hyvästä laadusta.

Miksi?

Helsingin seutu kasvaa. Nyt seudulla asuu 1,5 miljoonaa ihmistä, 2050 jo 2 miljoonaa. Ihmiset eivät pysähdy kunta-rajaille: arki, työ ja harrastukset leviävät ympäri Helsingin seutua.

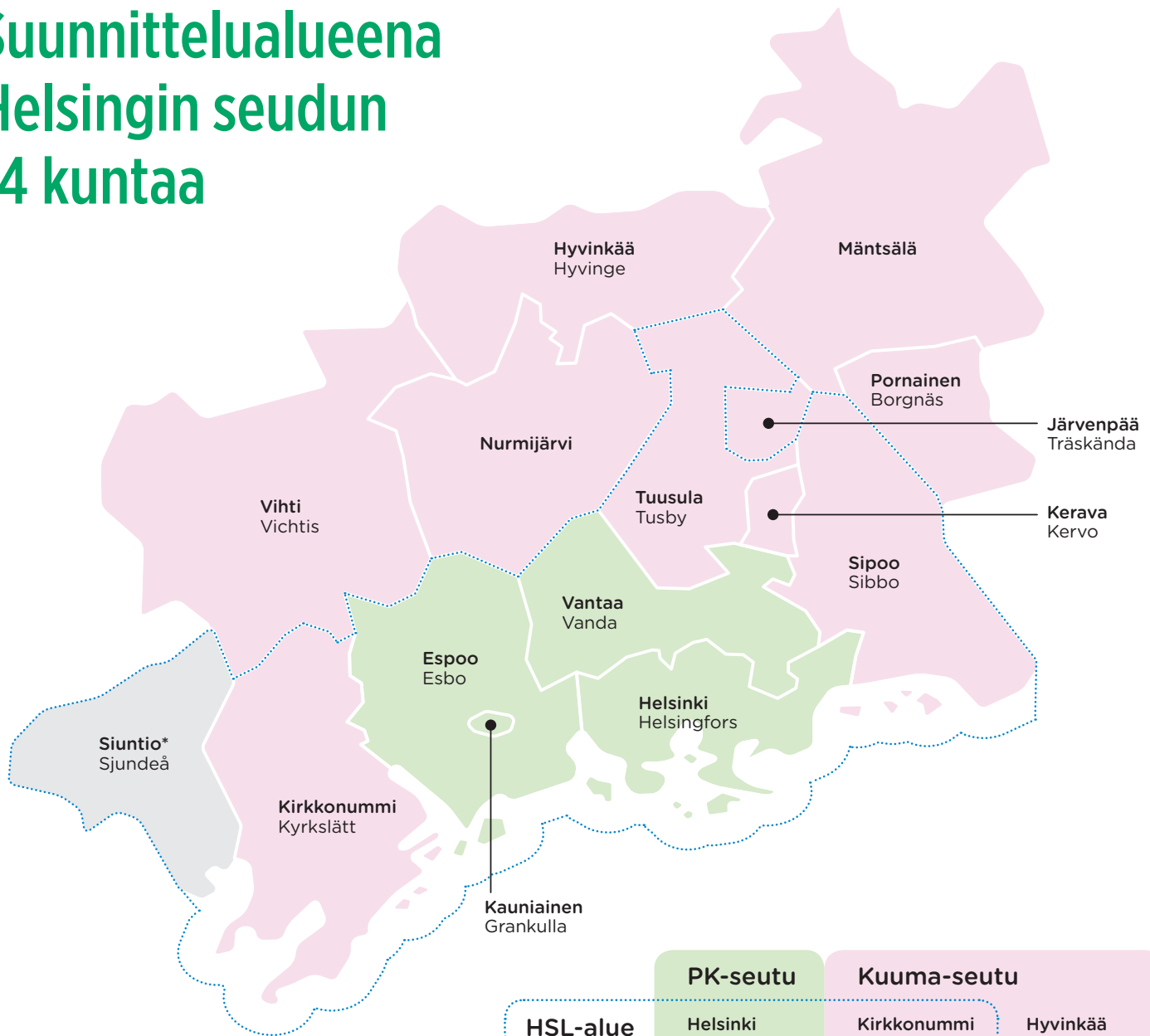
- Tavoitteena on tehdä elämästä seudulla mahdollisimman sujuvaa, kestävää, turvallista ja terveellistä.
- Seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen kasvu ja kehitys pitää suunnitella niin, että sekä nykyisillä että tulevilla asukkailla on myös tulevaisuudessa parhaat mahdolliset edellytykset elää hyvää elämää.
- Seudun pitää toimia erinomaisesti ja palvella sekä asukkaita että elinkeinoelämää.
- Kasvihuonekaasupäästöjä pitää leikata tehokkaasti samalla, kun seutu kasvaa. Siksi suunnitelmalle annettiin tiukka reunaehto: liikenteen päästöt pitää saada leikattua puoleen vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä.

Miten?

MAL 2019 -suunnitelma laadittiin laajassa vuorovaikutuksessa seudun eri osapuolten kesken.

- Jotta ihmisten arki rullaisi sujuvasti nyt ja lähivuosikymmeninä, Helsingin seudun 14 kuntaa ottivat tulevaisuuden haltuun yhteisvoimin.
- Maankäytön ja asumisen sisällöt valmisteltiin Helsingin seudun kuntien yhteistyöryhmissä ja liikennejärjestelmäsuunnittelusta vastasi Helsingin seudun liikenne HSL.
- Työn aikana järjestettiin vuorovaikutustilaisuuksia niin valtion ja Helsingin seudun asiantuntijoille, luottamushenkilöille kuin järjestöjen edustajillekin.
- Helsingin seudun asukkaiden liikkumista sekä tarpeita ja toiveita selvitettiin tutkimusten ja kyselyiden avulla.
- Vaikutuksia arvioitiin koko suunnittelun ajan. Vaikutusten arvioinnin perusteella keinot ruuvattiin paremmiksi joka arvioinnin jälkeen. Näin saatiin kaivettua esiin keinot, joilla saavutetaan tehokkaasti se, mitä tavoitellaan.

Suunnittelualueena Helsingin seudun 14 kuntaa



HSL-alue

PK-seutu

Helsinki
 👤 645 179
 🏢 379 518

Espoo
 👤 279 529
 🏢 116 246

Vantaa
 👤 223 600
 🏢 109 779

Kauniainen
 👤 9 602
 🏢 2 371

Siuntio*
 👤 6 149
 🏢 1 444

Kuuma-seutu

Kirkkonummi
 👤 39 232
 🏢 10 536

Kerava
 👤 35 635
 🏢 12 101

Sipoo
 👤 20 299
 🏢 5 532

Tuusula
 👤 38 650
 🏢 14 105

Vihti
 👤 29 094
 🏢 8 069

Hyvinkää
 👤 46 739
 🏢 19 179

Mäntsälä
 👤 20 777
 🏢 6 055

Järvenpää
 👤 42 656
 🏢 12 238

Pornainen
 👤 5 120
 🏢 1 048

Nurmijärvi
 👤 42 211
 🏢 11 731

👤 Aukkaita

🏢 Työpaikkoja

* Siuntio on mukana MAL 2019 -suunnittelussa liikennejärjestelmäsuunnitelman osalta, sillä Siuntio on Helsingin seudun liikenteen HSL:n jäsenkunta. Siuntio ei ole mukana maankäytön ja asumisen seutuyhteistyössä.

Helsingin seudulla:

Nyt



1,5 milj.

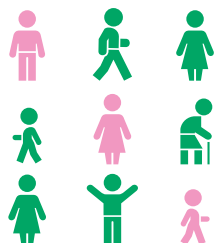
1 500 000
asukasta



0,7 milj.

700 000
työpaikkaa

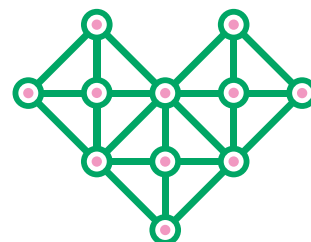
2050



Joka kolmannen
suomalaisen kotipaikka



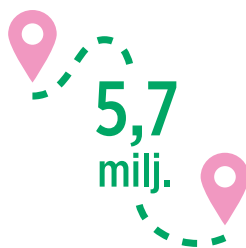
2 000 000
asukasta



Verkostomainen
joukkoliikenne



1 050 000
työpaikkaa



5,7 miljoonaa
päivittäistä matkaa



Vahva
metropoli

Helsingin seutu - miten asumme ja liikumme nyt?

Helsingin seudun yhdyskuntarakennetta tiivistetään. Asumisessa tapahtuu ja on tapahtunut muutoksia:

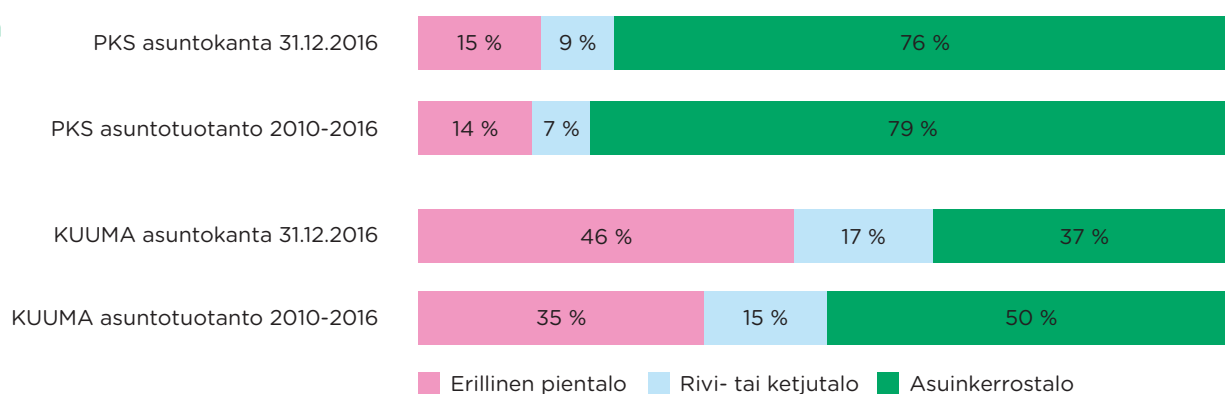
- Seutu urbanisoituu edelleen.
- Vapaaarahoitteisten, pienten kerrostalo-asuntojen määrä on kasvanut.
- Segregaatio eli alueellinen eriytyminen on seudulla melko maltillista.

Seudulla tehdään päivittäin noin 4 miljoonaa matkaa.

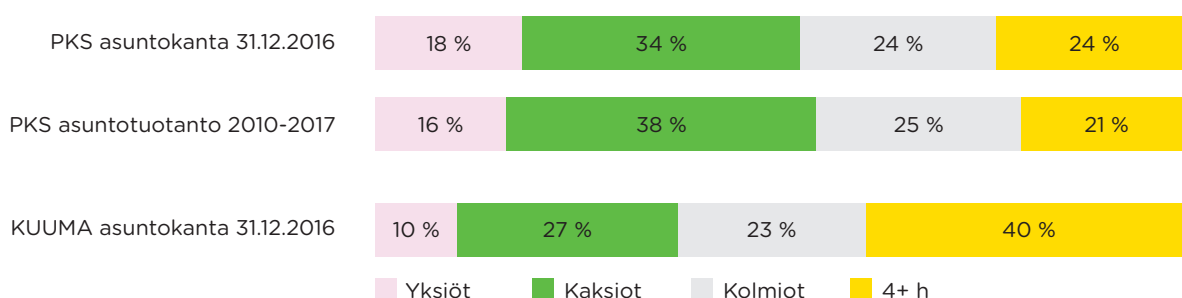
- Työmatkat ylittävät usein kuntarajat.
- Palveluita haetaan myös lähikunnista.
- Kestävien kulkutapojen saavutettavuus on parantunut erityisesti raideliikenteen infrahankkeiden - kuten kehäradan ja länsimetron - valmistumisen myötä.
- Yksityisautoilu on yleistä erityisesti vähäisen joukkoliikenteen alueilla.

Helsingin seudun asuntokannan osuudet:

Asuntotyypin mukaan

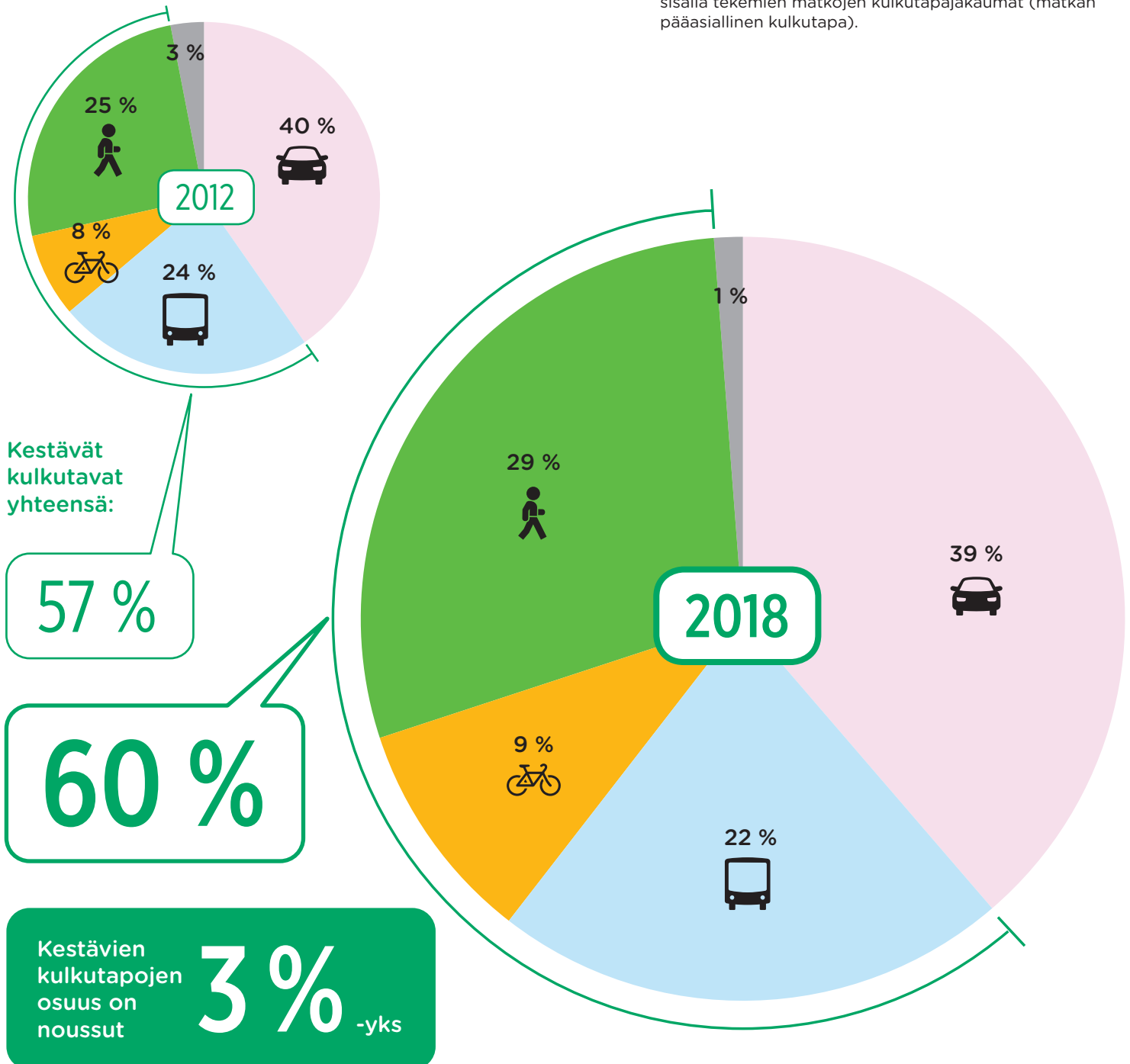


Asuntokoon mukaan



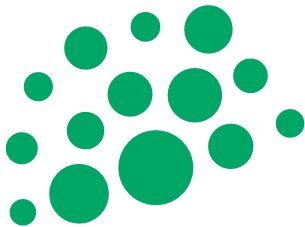
Helsingin seudun kulkumuoto-osuudet (Liikkumistutkimus 2012 ja 2018)

Helsingin seudun asukkaiden arkipäivänä seudun sisällä tekemien matkojen kulkutapajakaumat (matkan pääasiallinen kulkutapa).



Visio

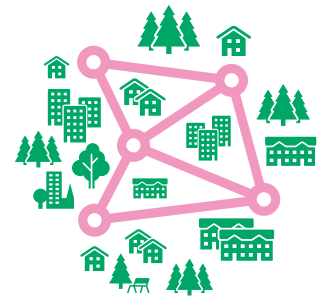
MAL 2019 -suunnitelman visiona on vetovoimainen, monipuolista asumista tarjoava Helsingin seutu, jossa on omailmeisten keskusten verkosto ja jossa liikutaan paljon jalan, pyöräliikenteellä ja joukkoliikenteellä. Visiota konkretisoivat neljä kärkitavoitetta: vähäpäästöinen, houkutteleva, elinvoimainen ja hyvinvoiva.



Helsingin seutua kehitetään yhtenäisesti toimivana ja vetovoimaisena metropolialueena. Metropolialueen eheä yhdyskuntarakenne on toiminnoltaan monipuolinen ja ekotehokas.

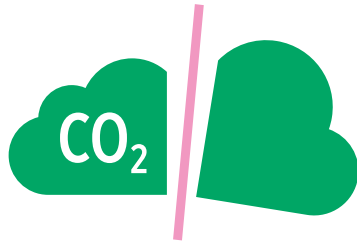


Kasvava seutu tarjoaa monipuolisia asumisen vaihtoehtoja. Kestäviin liikkumismuotoihin pohjautuva liikennejärjestelmä palvelee seudun saavutettavuutta ja elinkeinoelämän kilpailukykyä.



Tiiviin ydinalueen ympärillä on omailmeisten keskusten verkosto ja luonnonläheinen ympäristö.

Tavoitteet



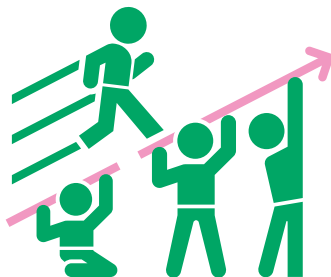
Vähäpäästöinen

Seutu kasvaa kestävästi ja vähentää päästöjä tehokkaasti.



Houkutteleva

Kansainvälinen seutu houkuttelee yrityksiä ja asukkaita.



Elinvoimainen

Taloudellinen tehokkuus takaa seudun kehittämisen ja toimivuuden.

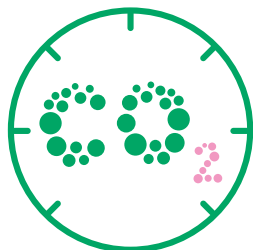


Hyvinvoiva

Terveellinen ja turvallinen elinympäristö mahdollistaa kaikille aktiivisen arjen.

MAL 2019 -päämittarit tavoitetasoineen

MAL 2019 -suunnitelman neljän kärkitavoitteen toteutumista seurataan laajan arviointikehikon lisäksi seitsemän päämittarin avulla. Mittareille asetettiin tavoitetasot vuodelle 2030. Suunnitelman vaikutuksia arvioitiin kattavasti muun muassa liikennemallin, paikkatietanalyysien ja asiantuntija-arvioiden avulla. Kun kaikki MAL 2019 -suunnitelman keinot otetaan käyttöön, saavutetaan kärkitavoitteet. Seutu kasvaa kestävästi ja vähentää päästöjä tehokkaasti.



Liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vähenevät 50 % vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä
(määräävä tavoitetaso)

Tavoite -50 %
MAL 2019 -50 %



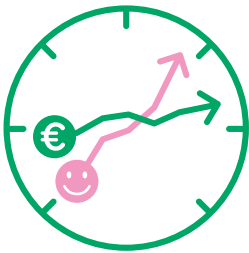
Työvoiman saavutettavuus paranee vähintään 10 % nykytilanteesta

Tavoite +10 %
MAL 2019 +16 %



Alueiden väliset erot pienenevät eikä sosiaalinen eriytyminen kasva

Toimenpiteillä edistetään myönteistä kehitystä



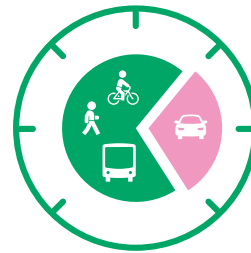
Yhteiskunta-
taloudellinen
tehokkuus
järjestelmätasolla
(hyödyt/
kustannukset)
on yli 1

Tavoite 1,0
MAL 2019 1,5



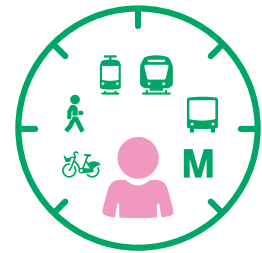
Asuntotuotannosta
vähintään 90 %
kohdistuu ensi-
sijaisesti kehitettä-
ville maankäytön
vyöhykkeille

Tavoite 90 %
MAL 2019 94 %



Kestävien kulku-
tapojen osuus on
vähintään 70 %

Tavoite 70 %
MAL 2019 65 %



Väestöstä
vähintään 85 %
sijoittuu kestävän
liikkumisen
vyöhykkeille

Tavoite 85 %
MAL 2019 89 %

MAL 2019 -suunnitelman kärkikeinot:

Kasvun ohjaaminen

Seudun kasvu ohjataan nykyiseen rakenteeseen ja joukkoliikenteen kannalta kilpailukykyisille alueille.

- Uusi maankäyttö sijoitetaan hyvin saavutettaville alueille.
- Mahdollistetaan täydennysrakentaminen nykyisessä rakenteessa.
- Huolehditaan elinympäristön laadusta, kuten viher- yhteyksistä.
- Asemanseutuja kehitetään yhteistyössä: niitä tiivistetään merkittävästi ja valtion maanomistuksia järjestellään uudelleen.



Asuntojen rakentaminen

Uusia asuntoja rakennetaan riittävästi ja elinympäristön laadusta huolehditaan.

- Vuosittain rakennetaan 16 500 asuntoa; kunnat ja valtio huolehtivat
 - riittävän asuntotuotannon edellytyksistä
 - asuntojen monipuolisuudesta ja laadusta esim. maapolitiikan, kaavoituksen, tontinluovutuksen ja lainojen sekä avustusten keinoin.
- Eriytymiskehitystä hillitään tasapainottamalla asuntojen hallinta- ja rahoitusmuotoja.
 - Mahdollistetaan purkava lisärakentaminen.
 - Laaditaan myönteisen erityiskohtelun ohjelma.
- Rakennuskannan energiatehokkuutta edistetään peruskorjauksien myötä valtion tukien avulla ja uudistuotannossa lainsäädännöllä.



Liikenteen kehittäminen

Raideliikenteeseen ja pyöräliikenteeseen panostetaan voimakkaasti ja tieliikennettä kehitetään tavara- ja joukkoliikenteen lähtökohdista.

- Tehot irti nykysysteemistä
 - Liikenneinfran pienillä kustannus-
tehokkailla parantamishankkeilla (KUHA)
tehostetaan nykyisen infran käyttöä,
parannetaan pyöräilyn ja joukkoliikenteen
edellytyksiä, vähennetään altistumista
liikenteen melulle, parannetaan raskaan
liikenteen toimivuutta sekä lisätään
liikenneturvallisuutta.
 - Rautatiejärjestelmää kehitetään muun
muassa toteuttamalla Espoon kaupunki-
rata Kauklahteen ja lähiliikenteen varikot
pääradalle ja rantaradalle, Pisararata ja
Pasila-Riihimäki 2. vaihe.
- Uudet verkostomaiset yhteydet kestävän
kasvun mahdollistajina
 - Seudullista pikaraitiotieverkostoa laajen-
netaan viidellä uudella pikaraitiotieyhtey-
dellä.
 - Avataan Kerava-Nikkilä -rata henkilö-
liikenteelle, jos edellytykset täyttyvät.
 - Toteutetaan maankäytön edellyttämiä
tie- ja liittymäjärjestelyjä, joukkoliiken-
teen solmupisteitä parannetaan ja auto-
jen ja pyörien liityntäpysäköintipaikkoja
lisätään.

Investoinnit:

Joukkoliikenne

3,3 Mrd €

Pyöräliikenne

0,3 Mrd €

Tieliikenne

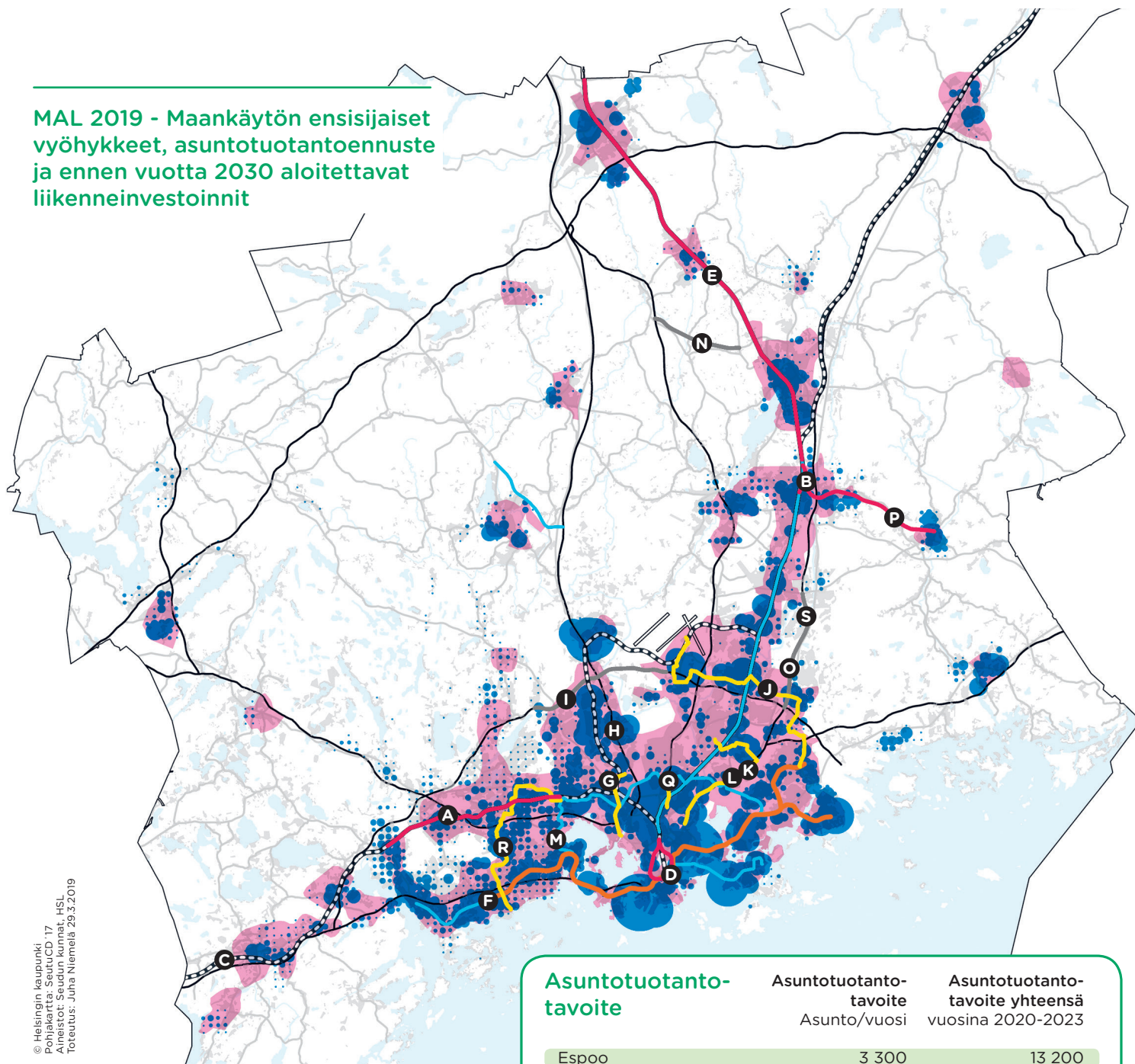
0,3 Mrd €



- Pyöräliikenteen osuus kasvuun vahvoilla
yhteisillä panostuksilla
 - Pyöräliikenteen pääverkkoa kehitetään
toteuttamalla keskeisiä yhteyksiä. Toteu-
tetaan pyöräliikenteen ja kävelyn nopei-
den kokeilujen nelivuotinen pilottioh-
jelma. Sähkö- ja kaupunkipyörien käyttöä
edistetään.
- Datan avulla optimoidaan liikenne-
järjestelmää
- Liikenteen uudet palvelut ja teknologiat val-
jastetaan tukemaan kestävästä liikkumisesta.
- Tieliikenneverkkoa kehitetään joukkoliiken-
teen ja valtakunnallisen tavaraliikenteen
lähtökohdista.
- Seudulla varaudutaan valtakunnallisesti tär-
keisiin ratayhteyksiin. Niiden suunnittelussa
varmistetaan, että ne synkronoituvat seudun
sisäisiin järjestelmiin.

Tutustu MAL 2019 -liikenneinvestointiohjelmaan
tarkemmin sivulla 17.

**MAL 2019 - Maankäytön ensisijaiset
vyöhykkeet, asuntotuotantoennuste
ja ennen vuotta 2030 aloitettavat
liikenneinvestoinnit**



© Helsingin kaupunki
Pohjakartta: SeutuCD 17
Aineistot: Seudun kunnat, HSL
Toteutus: Juha Niemelä 29.3.2019

- Asuntotuotantoennuste 2018-2029
(ympyrän koko vastaa 3500 asuntoa)
- Maankäytön ensisijainen kehittämisvyöhyke
- Päätetyt/rakenteilla olevat hankkeet
- Junaliikenteen hankkeet
- Pikaraitiotiehankkeet
- Tiehankkeet
- Rautatie
- Metrorata
- Valta- ja kantatiet
- Muu tieverkko
- A-S** Katso s. 17

**Asuntotuotanto-
tavoite**

Asuntotuotanto-
tavoite
Asunto/vuosi

Asuntotuotanto-
tavoite yhteensä
vuosina 2020-2023

Espoo	3 300	13 200
Helsinki	6 600	26 400
Kauniainen	80	320
Vantaa	2 640	10 560
Pääkaupunkiseutu	12 620	50 480
Hyvinkää	396	1 584
Järvenpää	566	2 264
Kerava	514	2 056
Kirkkonummi	434	1 736
Mäntsälä	212	848
Nurmijärvi	434	1 736
Pornainen	80	320
Sipoo	434	1 736
Tuusula	462	1 848
Vihti	344	1 376
KUUMA-kunnat	3 876	15 504
Seutu yhteensä	16 496	65 984

MAL 2019 Liikenneinvestointiohjelma 340 M€/v. Ennen vuotta 2030 aloitettavat liikenneinvestoinnit.

Mikäli joku hanke ei etene suunnitellusti, se ei saa olla esteenä järjestyksessä seuraavien hankkeiden toteutukselle

	2020-2023	2024-2027	2028-2031
	A Espoon kaupunkirata Kauklahteen B Lähijunaliikenteen varikko Pääradalle C Lähijunaliikenteen varikko Rantaradalle D Pisararata E Pasila-Riihimäki 2. vaihe		P Kerava-Nikkilä-rata henkilöliikenteelle (jos maankäyttö kehittynyt esitetyllä vauhdilla ja operointikustannuksista sovittu) Rautatieliikenteen jatkuva kulunvalvonta väh. ERTMS taso 2
M	F Kääntöraide Matinkylään		Metron automatisointi
	G Vihdintien pikaraitiotie	J Pikaraitiotie Mellunmäki-Tikkurila-Aviapolis-Lentoasema K Viikin-Malmin pikaraitiotie	Q Tuusulanväylän pikaraitiotie R Pikaraitiotie Matinkylä-Suurpelto-Kera-Leppävaara
	H Kuninkaantammen eritasoliittymä ja Hämeenlinnanväylän parantaminen	L Malmin uuden maankäytön yhteydet ja Lahdenväylän parantaminen M Kehä I Maarinsolmu ja Hagalundin tunneli	
	I Kehä III välillä Askisto-Pakkala Raskaan liikenteen palvelualueet (2kpl)	N Logistiikan poik.yhteys: Järvenpää-kt 45 O Vt 4 lisäkaistat Kehä III-Koivukylänväylä	S Vt 4 lisäkaistat Koivukylänväylä-Kulomäentie

Jatkuvat
teema-
paketit

70
M€/v

Pyörä-
liikenteen
pääverkko

KUHA-
ohjelma

Helsingin
raitioliikenteen
kehittämisohjelma

Liityntäpysäköinnin
toimenpideohjelma

Meluntorjunnan
toimenpidepaketti

Helsingin seudun pää-
väylien liikenteenhallinta

Vuosittainen rahoitus-
tarve 2020-luvulla

340 M€/v

Merkittävät
suunnittelu-
kohteet



- Pisararadan liikennöinti- ja ratasuunnittelu
- Varikoiden toteutussuunnittelu
- ERTMS-suunnitelman päivitys
- Junakalustoratkaisut (LVM-vyöhykeliikenne, KeNi)
- Nopeiden ratojen esi- ja yleissuunnittelu

M

- Metron automatisoinnin suunnittelu



- Pikaraitiotien Mellunmäki-Tikkurila-Aviapolis-Lentoasema hankesuunnittelu
- Viikin-Malmin pikaraitiotien hankesuunnittelu
- Muiden pikaraitioteiden yleissuunnittelu



- Logistiikan poik. yhteys: Järvenpää-kt 45 yleis- ja tiesuunnittelu
- Kehä IV aluevaraussuunnittelu

- Kerava-Nikkilä ratasuunnitelma
- Nopeiden ratojen yleissuunnittelu
- Itämetron yleissuunnitelma

- Tuusulanväylän pikaraitiotien hankesuunnittelu
- Pikaraitiotien Matinkylä-Suurpelto-Kera-Leppävaara hankesuunnittelu

- Kehä IV yleissuunnittelu

- Nopeiden ratojen yleissuunnittelu

- Kehä IV tiesuunnittelu

Suunnitteluvalmius on varmistettava kaikkien hankkeiden osalta. Ohjelmassa nimettyjen maankäytön edellyttämien tiehankkeiden lisäksi voidaan muulla rahoituksella toteuttaa esimerkiksi Koivu-

saaren eritasoliittymä Länsiväylällä ja Myllypuron eritasoliittymä Kehä I:llä sekä Kehä I:n ja Itäväylän liittymä. Myös Kerava-Nikkilä radan ratasuunnittelu voidaan toteuttaa muulla rahoituksella.

Liikenteen päästöjen vähentäminen



Suunnitelma vähentää liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä

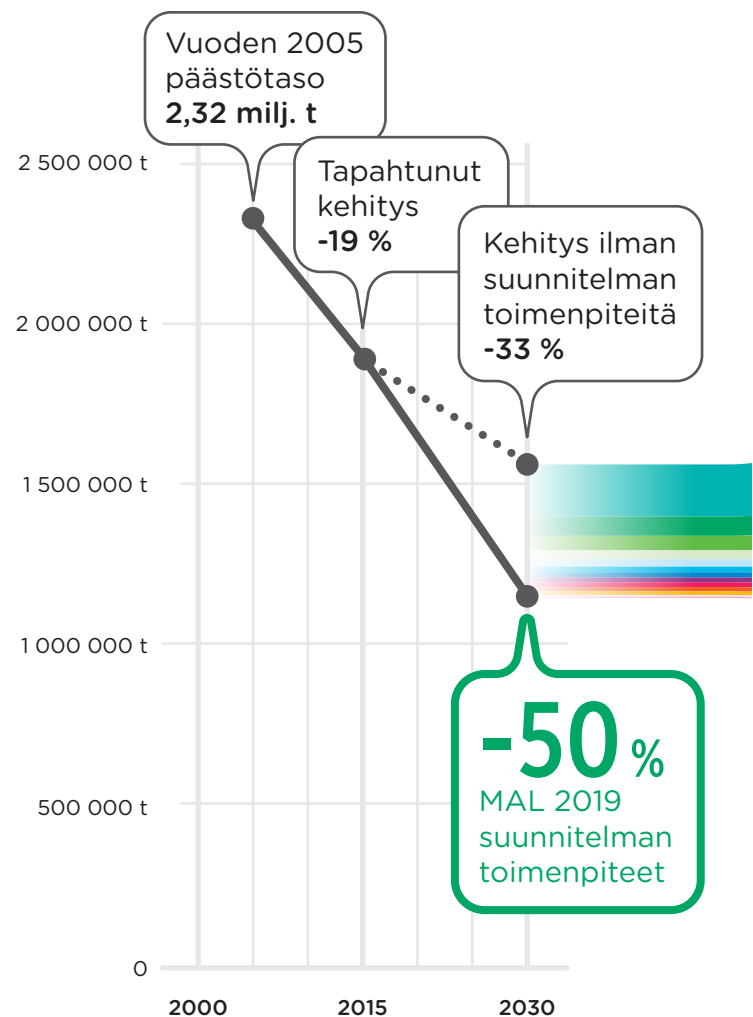
50 %

Päästöjä vähennetään ajoneuvokantaa uudistaen sekä liikennesuoritetta pienentävin tiemaksuin

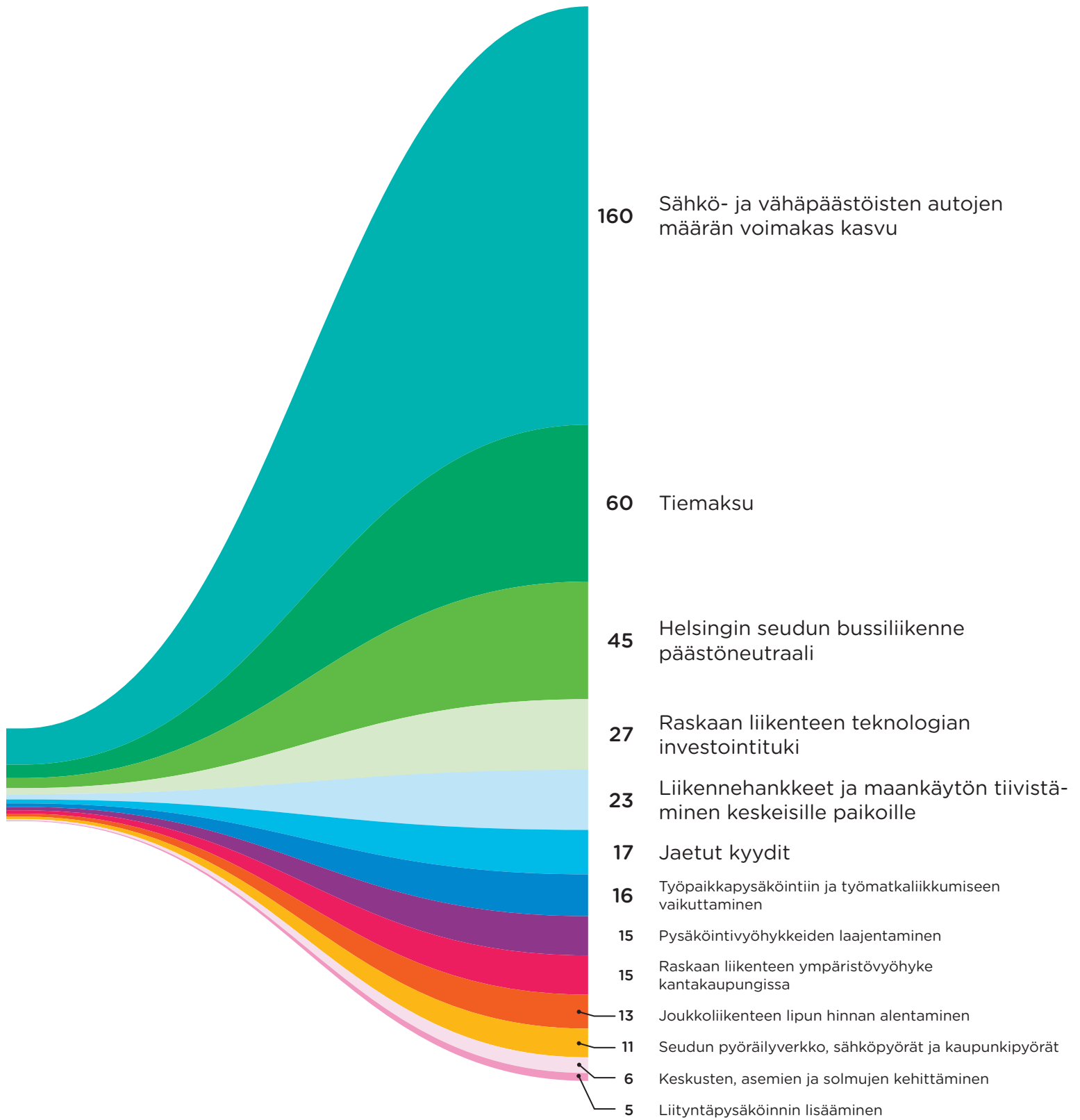
- Seudulle luodaan valmius ottaa käyttöön tieliikenteen hinnoittelu suunnittelemalla ja arvioimalla seudun ja valtion yhteistyönä seudulle toteuttamiskelpoista tiemaksujärjestelmää. Selvitykset optimaalisista malleista, vaikutusarvioinnit ja vaadittava lainsäädäntö laaditaan ensin, ja päätökset seudulla tehdään näiden jälkeen.
- Pysäköintipolitiikalla ohjataan kestävään liikkumiseen.
- Sähköautojen ja vähäpäästöisten autojen osuutta kasvatetaan mm. verotuksen keinoin ja huolehtimalla latausinfrastruktuurilla.
- Helsingin seudun bussiliikenteestä tehdään päästöneutraali ja raskaasta liikenteestä vähäpäästöisempää.

Toimenpiteet liikenteen kasvihuonepäästöjen vähentämiseksi vuoteen 2030 mennessä Helsingin seudulla

Liikenteen CO₂ -päästökehitys vuoteen 2030



Yksittäisen toimen päästövähennys-
potentiaali vuonna 2030 (1000t)



Vuoden 2030 jälkeen jatketaan laadukasta ja riittävää asuntorakentamista ja jatketaan vähähiilisellä tiellä

MAL 2019 -suunnitelman tavoitevuosi on 2050. Keskeisiä ja vahvistuvia, Helsingin seudullakin vaikuttavia ilmiöitä ovat esimerkiksi ilmastonmuutos, kaupungistuminen, väestön ikääntyminen ja maahanmuutto sekä digitalisaatio, automatisaatio ja robotisaatio.

Pitkän tähtäimen suunnittelun tueksi laadittiin neljä erilaista tulevaisuuskuvaa, joiden avulla tunnistettiin ne toimenpiteet, jotka kannattaa toteuttaa tulevaisuuskuvasta riippumatta:

- Kasvihuonekaasupäästöjä leikataan edelleen vuoden 2030 tasosta.
- Maankäyttö sijoitetaan kestävästi ensisijaisille kehittämisvyöhykkeille. Uuteen joukkoliikenneinvestointiin kytkeytyviä vyöhykkeitä voidaan ottaa käyttöön, mikäli alueen edellytyksenä olevasta joukkoliikenneinvestoinnista on sitova päätös.
- Asuntotuotannon riittävyys ja laatu varmistetaan.
- Liikennejärjestelmää kehitetään kestäviin kulkumuotoihin pohjautuvaksi: seudulle muodostetaan raidevisio sekä sen toteuttamispolku ja joukkoliikenne integroidaan kokonaisuutena.

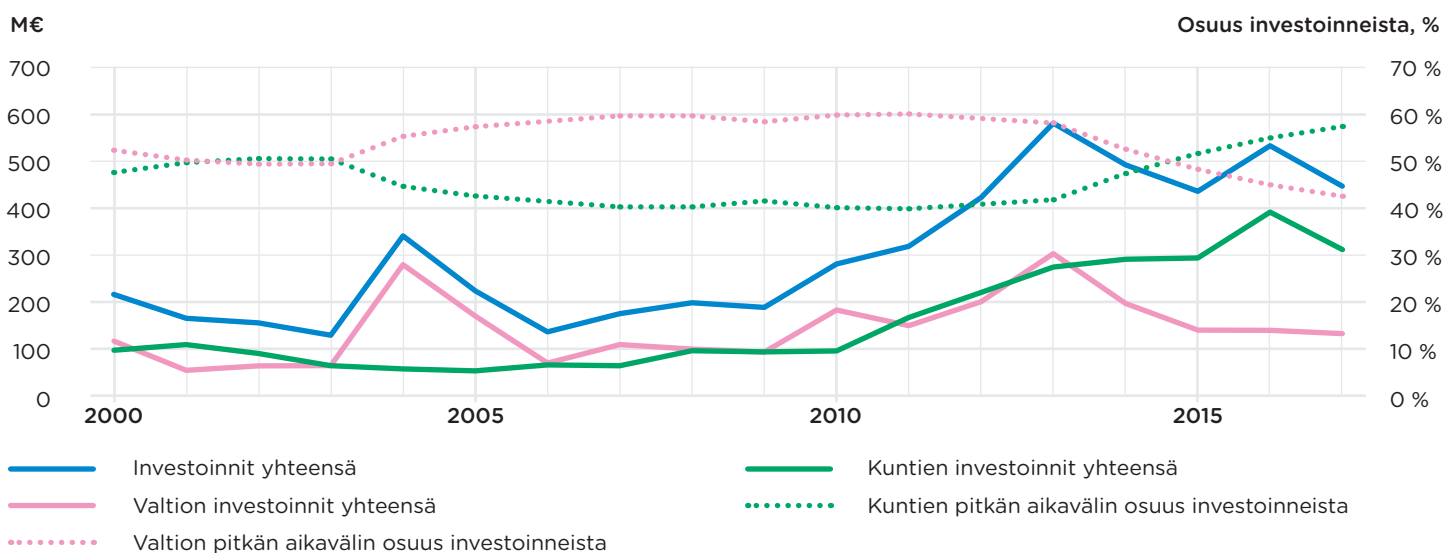
Tunnistettuja liikennehankkeita vuoden 2030 jälkeen ovat

- uudet asemat Kehäradalla ja Pääradalla
- pikaraitiotieverkon täydentäminen
- Itämetro
- Lentorata
- Länsirata.

Tie- ja katuverkolla painopiste on joukkoliikenteen ja tavaraliikenteen toimivuudessa sekä palvelutasotavoitteissa.

Kuntien ja valtion seudulliset liikenneinvestoinnit 2000-2017

Kuntien osuus seudullisten liikenneinvestointien rahoittamisesta on kasvanut viime vuosina.



Kunnat ja valtio rahoittavat investointeja

Kunnat investoivat mittavasti liikenteen infrastruktuuriin, tonttien rakentamiskelpoisuuteen sekä palveluihin ja subventoivat säänneltyä asumista.

Vuonna 2017 kunnat ja valtio investoivat:

- asumisen infraan ja asuntotuotantoon sekä asumisen infran ylläpitoon 550 M€ (kunnat noin 475 M€ ja valtio noin 75 M€).
- Panostuksella mahdollistettiin noin 4,5 miljardin €:n asuntotuotanto seudulla.
- Valtio tuki Helsingin seudun asumista:
 - asumistuella noin 785 M€:lla (pääasiassa vuokra-asumista)
 - verotuilla noin 1 100 M€:lla (pääasiassa omistusasumista).
- Kunnat subventoivat tonttivuokrilla ja -myynneillä asumista ja asuntorakentamista 40 M€:lla.
- Uusina valtion tukimuotoina suunnitelmassa esitetään energia- ja purkuavustuksia taloyhtiölle sekä myönteisen erityiskohtelun ohjelman rahoittamista.
- Liikennejärjestelmää rahoitettiin 1,69 miljardilla eurolla, josta liikenneväylien hoidon ja ylläpidon osuus oli 20 %, investointien osuus 36 %, ja joukkoliikennepalveluiden 44 %. Tästä 1,69 miljardista kunnat rahoittivat 61 % ja valtio 18 %. Lipputulosta saatiin 21%

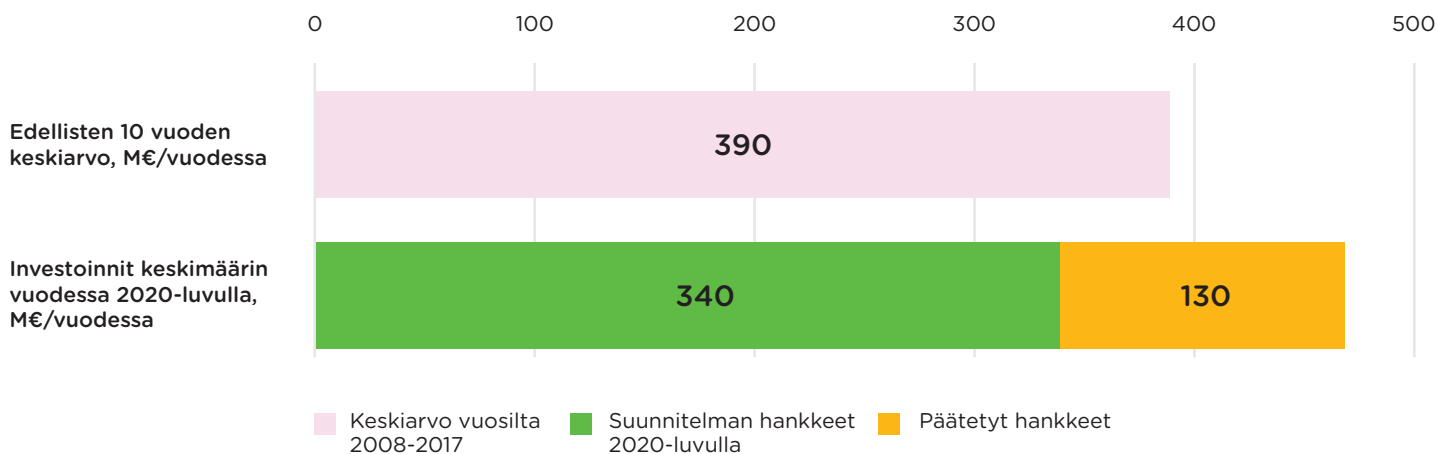
Valtion panos seudun liikennejärjestelmän kehittämisen kustannustehokkaaseen kokonaisuuteen varmistaa hankkeiden toteutuksen.

Suunnitelmassa esitettyjen tiemaksujen tuotot kohdistetaan infrainvestointeihin ja joukko-liikenteeseen.

Lisäksi kunnat huolehtivat alemmasta katuverkostaan. Kuntien investoinnit alueellisiin katuihin ovat olleet vuosina 2008–2017 keskimäärin noin 200 miljoonaa euroa vuodessa.

Kokonaisuudessaan suunnitelmassa esitetyt ja 2020-luvulle ajoittuvat sekä jo päätetyt liikenneinvestointihankkeet tarkoittavat keskimäärin n. 470 Me/vuodessa. Edellisen 10 vuoden keskiarvo on ollut 390 M€/vuodessa.

Vuosittaiset investoinnit pääväyliin



MAL-sopimus solmitaan valtion, kuntien ja HSL:n kesken

MAL 2019 -suunnitelman toimenpiteet on tarkoitus aloittaa vuoteen 2030 mennessä. Suunnitelman pohjalta vuoden 2019 aikana valmistellaan MAL-sopimus 2020–2023 valtion, seudun kuntien ja HSL:n kesken. MAL-suunnitelma ja sopimus sovitetaan yhteen valtakunnallisen 12-vuotisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelun kanssa.

Maankäytön ja asumisen ratkaisut tehdään kunnissa. Seuraavan kymmenen vuoden maankäytön muutokset on määritelty kuntien yleiskaavoissa, joiden toteuttamiseksi laaditaan parhaillaan asemakaavoja. Pidemmän aikajänteen maankäytöllisiä ratkaisuja linjataan käynnissä olevassa Uudenmaan maakuntakaavatyössä sekä parhaillaan laadittavissa kuntien yleiskaavoissa.

Liikenteen toimenpiteiden toteuttamisesta ja edistämisestä vastaavat kunnat, valtio ja HSL omilla vastualueillaan. Lähes kaikki toimenpiteet vaativat toteutuakseen myös useamman tahon tiivistä yhteistyötä.

Lisäksi käynnistetään seudun MAL-suunnittelussa tavoitteita edistävät merkittävät jatkotyöt:

- Maankäyttö: Seudullinen täydennysrakentamisselvitys
- Asuminen: Myönteisen erityiskohtelun ohjelma
- Liikenne: Tiemaksujärjestelmän iteroiva suunnittelu ja vaikutusten arviointi.

MAL-sopimuksen toteutumista seuraavat sopijaosapuolten vuosittainen seurantakokous sekä sen valmistelusta vastaava MAL-sihteeristö.

Tunnistetut ympäristövaikutukset tullaan huomioimaan suunnitelman seurannassa. MAL-seurannassa tukeudutaan ympäristövaikutusten osalta seudulla jo tehtävään seurantaan.

