



25.04.2023

Asia/10

## § 230

### Kaupunkiympäristölautakunnan lausunto kaupunginhallitukselle MAL 2023 -suunnitelman luonnoksesta ja arviointiselostuksen luonnoksesta

HEL 2021-009697 T 00 01 06

#### Lausunto

Kaupunkiympäristölautakunta päätti panna asian pöydälle.

#### Käsittely

Asian aikana kuultavina olivat yksikön päällikkö Heikki Palomäki ja tiimipäällikkö Heikki Salmikivi. Asiantuntijat poistuivat kuulemisensa jälkeen kokouksesta

Pöydällepanoehdotus:

Jenni Pajunen: Pyydän asian pöydälle.

Kaupunkiympäristölautakunta päätti yksimielisesti panna asian pöydälle Jenni Pajusen ehdotuksesta.

#### Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja  
Ville Lehmuskoski

#### Lisätiedot

Heikki Palomäki, yksikön päällikkö: 310 37658  
heikki.palomaki(a)hel.fi

#### Liitteet

- 1 Lausuntopyyntö 3.4.2023
- 2 Lausuntopyyntö 3.4.2023, liite, MAL-suunnitelmaluonnos
- 3 Lausuntopyyntö 3.4.2023, liite, MAL-suunnitelma, taustaraportti

#### Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

#### Lausuntoehdotus

Kaupunkiympäristölautakunta antaa kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Lausunnon keskeisin sisältö:

- Suunnitelman kokonaisrahoitus on riittämätön, ja valtion osuutta investointihankkeista tulee kasvattaa



- Investointiohjelman sisältöä tulee muuttaa alempana esitetyillä tavoilla
- Suunnitelma ei saavuta tavoitteitaan esimerkiksi hiilineutraaliuden osalta. Suunnitelmaa tulee muokata niin, että tavoite saavutetaan.
- Suunnitelmassa esitetty valtion 150 miljoonan euron vuotuinen tuki joukkoliikenteen operointiin on suunnitelman yhteiskuntataloudellisen kannattavuuden näkökulmasta ratkaisevan tärkeä keino ja siten täysin olennainen osa suunnitelmaa.
- Suunnitelman kirjausta ruuhkamaksuista tulee terävöittää niin, että tarve säädösvalmistelun valmistumiselle tulevan hallituskauden aikana tulee ehdottoman selväksi.

Suunnitelma on visioltaan ja tavoitteiltaan (hiilineutraali, hyvinvoiva ja menestyvä Helsingin seutu) hyvä. Myös monet suunnitelmassa esitetyt toimenpiteet ovat hyvin tunnistettuja ja tarpeellisia. Helsingin näkökulmasta keskeisimmät huomiot liittyvät suunnitelman riittämättömään kokonaisrahoitukseen ja investointiohjelman sisältöön. Lisäksi seudun kestävän kasvun ja kuntien omien ilmastotavoitteiden saavuttamisen näkökulmasta on merkittävä ongelma, että hiilineutraaliustavoitetta ei vaikutusten arvioinnin perusteella lähimainkaan saavuteta, ja suunnitelma on siltä osin riittämätön. On välttämätöntä, että suunnitelmassa esitetään, millä keinoilla sille asetetut tavoitteet voidaan saavuttaa.

MAL-suunnitelman pohjalta neuvoteltava MAL-sopimus on Helsingin seudun kasvusopimus, jossa kunnat sitoutuvat toteuttamaan merkittävän määrän uutta asuntotuotantoa ja valtio tukee tuotannon käynnistymistä liikenneinvestointien ja käynnistys- sekä infra-avustusten avulla. Maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnittelu yhdessä on perusteltua, sillä niiden vaikutukset liittyvät aina kiinteästi toisiinsa.

## Maankäyttö

Seudun viime vuosien korkea asuntotuotannon määrä perustuu seudulliseen suunnitteluun ja sopimiseen, ja nyt suunnitelmassa esitetty asuntotuotantotavoite (16 500 as./v. seudulla, josta Helsinkiin 6 600 as./v.) on perusteltua pitää esitetyllä tasolla. Suunnitelmaluonnoksessa tehdyt maankäytön ratkaisut mahdollistavat asuntotuotantotavoitteiden saavuttamisen 2030-luvulla. Maankäytön kasvu on tarkoituksenmukaista ohjata seudun ensisijaisesti kehitettävälle vyöhykkeille, ja suunnitelmassa esitetty tavoitetaso (95 %) asuntotuotannon kohdistumiselle ensisijaisille vyöhykkeille on perusteltu. Nämä ensisijaiset maankäytön kehittämisvyöhykkeet ohjaavat maankäyttöä perustellusti hyvin saavutettaville alueille ja keskuksiin. Tämä on myös Helsingin oma tavoite ja keskuskaupungin näkökulmasta tavoiteltava suunta koko seudulla. Suunnitelman maankäyttöaineistojen perusteella ennakoidusta kasvusta 94 % sijoittuu ensisijaisille vyöhykkeille. Tavoitteena ei voi olla nyt ennustet-



tua kasvua hajautuneempi kehitys, eikä tavoitetasoa ole mahdollista pienentää.

Lisäksi täydennysrakentamisen roolin korostaminen sekä asemanseutujen kehittäminen ovat perusteltuja kehityssuuntia. Asemanseuduilla maankäytön tehostaminen tarjoaa vaihtoehdon matkustaa kestäväillä kulkutavoilla jo tehtyyn investointiin tukeutuen. Valtion tulee luopua tarpeettomista liikennealuevarauksista asemanseuduilla ja toimia aktiivisesti edistääkseen valtion toimijoiden (Senaatti-kiinteistöt ja Väylävirasto) omistuksessa tai hallinnassa olevan maankäyttöpotentiaalin käyttöön ottamista sekä asemanseutujen laadullisessa parantamisessa. Lisäksi valtion tulee luopua hallinnassaan olevista kiinteistöistä asemilla, sillä kaupungin kyky toteuttaa tiivistä kaupunkirakennetta on parempi.

#### Asuminen

Suunnitelmassa esitetyt asuntopoliittiset toimenpiteet ovat linjassa Helsingin kaupungin asumisen ja siihen liittyvän maankäytön toteutusohjelman (AM-ohjelman) kanssa. Helsingin seudun kilpailukyvyyn ja tasapainoisen kehityksen näkökulmasta on keskeistä, että ARA- tuettua asuntokantaa toteutetaan seudun eri puolilla, eikä esimerkiksi monipuolisen asuntotuotannon toteuttaminen jää yksinomaan Helsingin harteille. On tärkeä huomioida, että juuri sosiaalisen kestävyuden näkökulma on suunnitelmassa vaikutusten arvioinnin näkökulmasta parhaalla mallilla.

ARA-asuntotuotannon toteutumisen, tasapainoisen jatkuvan kaupunkikehityksen ja Helsingin asuntotuotantotavoitteiden toteutumisen osalta vuonna 2022 merkittävä ongelma oli ARA:n tekemät Helsingin asuntotuotantoa koskevat lähes pelkästään hylkäävät päätökset. ARA:n kustannusohjauksen ennakoitavuuteen ja läpinäkyvyyteen tulee jatkossa kiinnittää huomioita, jotta tavoitteiden mukainen ARA-tuettu asuntotuotanto voidaan varmistaa eivätkä suhdanneheilahtelut muodostu esteeksi kaupunkikehitykselle. Helsingin kaupunki haluaa myös nostaa esiin viimeaikaisen erittäin nopean inflaation ja korkokustannukset, jotka haastavat ARA-yhteisöjen taloutta ja luovat painetta merkittäviin vuokrien ja vastikkeiden nostoihin omakustanneperusteisessa asuntokannassa. MAL-sopimuksessa sovittavilla asioilla tulee estää asumiskustannusten huomattava nousu ARA-asuntokannassa ja varmistaa edellytykset toteuttaa uudistuotantoa jatkossakin tavoitteiden mukaisesti.

Kaupunkiuudistuksen toteuttaminen on ensiarvoisen tärkeää alueiden eriytymiskehityksen korjaamiseksi. Muun muassa suunnitelmassa esitetyt panostukset kaupunkiuudistusalueiden asemanseutujen kehittämiseksi ovat tärkeitä alueiden kehitykselle sekä asemanseutujen turval-



lisuudelle ja viihtyisyydelle. On tärkeää, että vuokravaltaisilla alueilla pystytään monipuolistamaan asuntokantaa. Siksi suunnitelmassa tulee huomioida ARA-vuokratuotantotavoitteen lisäksi tavoite luoda edellytyksiä omistusasuntotuotannolle näillä alueilla sekä kehittää vuokra- ja omistusasumisen väliin sijoittuvia ns. välimuodon malleja yhdessä valtion ja muiden toimijoiden kanssa. Alueiden tasapainoisen kehityksen ja päästövähennysten vaatimat kustannukset tulee voida huomioida lainojen tai avustusten myöntämisessä. Välimuodon malleilla on erityisen tärkeä merkitys vuokratalovaltaisten alueiden asuntokannan monipuolistamisessa.

## Liikenne

Helsingin seudun merkitys koko Suomen kilpailukyvyllä on elintärkeä – samoin Helsingin merkitys Helsingin seudulle. Onkin välttämätöntä, että Helsinkiin kohdistetaan riittävästi investointeja, jotta voidaan varmistaa koko seudun kilpailukyky verrattuna kansainvälisiin verrokkeihin. Aiheesta tehty selvitys osoittaa, että valtion osuus investointihankkeista on muiden pohjoismaiden suuriin kaupunkeihin verrattuna Helsingin seudulla huomattavasti alhaisempi.

Suunnitelman kokonaisinvestointien määrä on täysin riittämätön ja se vaarantaa seudun kasvutavoitteiden saavuttamisen. Erityisesti Helsinkiin, seudun ydinkaupunkiin, kohdistuvia kestävä liikumisen investointeja tulee lisätä, koska niillä saavutetaan suurimmat vaikutukset seudun kilpailukykyyn ja hiilineutraalisuuteen. Erittäin tärkeää on varmistaa vaikuttavimpien hankekokonaisuuksien oikea-aikainen toteutus. Valtion suuntaan asetetut odotukset investointien rahoituksessa tulee kuvata MAL-suunnitelmassa selkeämmin: tavoitteena tulee olla, että valtion rahoitusosuus seudulle sovittavista yhteishankkeista on esitettyä suurempi. On perusteltua, että osapuoli, jonka taseeseen investointi kirjataan, on päävastuussa investoinnista ja sen rahoituksesta.

Sekä EU:n että Suomen valtakunnalliset päästövähennystavoitteet edellyttävät kaupungeilta merkittäviä toimia. Helsinki tavoittelee kaupunkistrategiansa mukaisesti hiilineutraaliutta 2030 ja hiilinollaa 2040 sekä hiilinegatiivisuutta tämän jälkeen. Liikenteen päästöt vastaavat neljänneistä kaupungin kokonaispäästöistä, joten Helsinki on käynnistänyt selvitykset keinoista, joilla tavoitteisiin päästäisiin. Selvityksen perusteella merkittäviä keinoja tulee löytyä vaikuttaen sekä ajoneuvojen käyttövoimaan että liikennesuoritteeseen. Keinoja tulee myös toteuttaa väkevästi kaikilla eri tasoilla: kaupungin omat keinot, seudulliset keinot ja valtion keinot. Koska liikenne ei huomioi kuntarajoja, vaan on merkittäviltä osin seudullista, tulee myös keinojen olla ensisijaisesti seudullisia, jotta vaikutukset kohdistuisivat seudun sisällä tasapuolisesti.



MAL-suunnitelmaluonnoksella vähennetään liikenteen päästöjä vuoden 2040 tilanteessa vain kolme prosenttiyksikköä verrattuna vertailutilanteeseen. MAL-suunnitelmaluonnokseen päätyneet keinot ovat siis täysin riittämättömiä. Vaikutusten arvioinnin kautta on tunnistettu myös muita mahdollisia keinoja, joiden toteutumiseen seutu voisi vaikuttaa. Tällaisina keinoina vaikutusten arvioinnin jatkosuosituksissa mainitaan esimerkiksi tienkäyttömaksut ja ympäristövyöhykkeet. Helsingin kaupungin näkökulmasta, ilman seudullisia keinoja, kuntien omiin hiilineutraalisuustavoitteisiin pääseminen tarkoittaa paikallisempia, mutta auto liikenteeseen voimakkaammin kohdistuvia rajoituskeinoja. Esimerkiksi Helsingin kaupungin alueella liikenteen päästöjen vähentämiseen liittyen on käynnistetty ympäristövyöhykkeen laajentamisen (nk. nollapäästövyöhyke) esiselvitys.

Joukkoliikenteen houkuttelevuuden lisäämiseksi on MAL-luonnoksessa tunnistettu keinoja. Suunnitelmassa todetaan, että valtio lisää panostuksiaan joukkoliikenteeseen lipun hintojen alentamiseksi ja palvelutasoa parantamiseksi sekä joukkoliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattamiseksi. Valtion joukkoliikenneavustuksen tulee pysyä vähintään samalla tasolla kuin koronapandemian aikana. 150 miljoonan euron vuotuisella valtion tuella joukkoliikennejärjestelmän operatiivisiin kustannuksiin saavutetaan erittäin tehokas myönteinen vaikuttavuus. Tärkeää on erityisesti kohdentaa tuet joukkoliikenteen palvelutasoon sekä lippujen hintoihin, jotta joukkoliikenteen kulkutapaosuus kasvaisi tulevaisuudessa.

Metron toimintaedellytyksiä Itä-Helsingissä tulee parantaa alueiden uudistamisen yhteydessä. Helsingin kantametron infrastruktuuriin (asemat, laiturialueet, rataverkko, sähkönsyöttöjärjestelmät) kohdistuu merkittäviä perusparannustarpeita 2023-2028, jotka ovat edellytyksenä metron luotettavalle ja turvalliselle liikenteelle sekä tulevalle kapasiteetin nostolle. Valtion tuleekin osana MAL-sopimusta osallistua myös metron ja muiden olemassa olevien, pääomaintensiivisten raideyhteyksien toimintaedellytysten ylläpitämiseen ja edelleen kehittämiseen. Valtion osallistuminen MAL-suunnitelmaan vuosille 2024-2027 sisältyvään metron kulunvalvontajärjestelmän uusimiseen on tärkeää.

Valtion ja Helsingin seudun välisessä MAL-sopimuksessa 2020–2031 valtio on sitoutunut siihen, että se aloittaa ruuhkamaksujen mahdollistamista koskevan säädösvalmistelun. Asia oli kirjattuna myös Marinin hallitusohjelmaan. MAL 2023 -suunnitelmaluonnoksen kirjausta ruuhkamaksuista tulee edelleen terävöittää, jotta tarve säädösvalmistelun valmistumiselle tulevan hallituskauden aikana tulee ehdottoman selväksi. Valtio on tilanteessa, jossa se joutuu tavalla tai toisella uudistamaan tieliikenteen verotusta sähköautojen osuuden lisääntyessä. Kaupunkiseudun kilpailukyvyllä on tärkeää, että tätä uudistamista ei tehtäisi



pelkän verokertymän varmistamiseksi ja erillisenä kaupunkiseutujen tarpeista. Sen sijaan, kun ruuhkamaksulainsäädäntöä valmistellaan, sen ehdottomana edellytyksenä tulee olla, että ruuhkamaksutulot kohdistetaan vain ko. seudun liikennejärjestelmän kehittämiseen. Tämän avulla varmistetaan seudun kestävä kasvu eikä ruuhkamaksusta saa tehdä aluepolitiikan välinettä. Muita edellytyksiä ovat, että ruuhkamaksujen käyttönotosta tulisi päättää seudun kunnat, eikä niiden käyttöönotto tule vähentää valtion seudulle osoittamaa muuta liikenteen rahoitusta.

On erittäin tärkeää, että myös meluntorjunnan toteuttamiseen ja ilmanlaadun parantamisen toimenpiteisiin kiinnitetään suunnitelmassa erityistä huomiota. Melusuojauksen lisäksi nopeusrajoitusten alentaminen olisi vaikutuksiltaan erittäin merkittävä keino sekä melu- että pölyhaittojen vähentämiseksi. Kitkarenkaiden käytön edistämiseksi tarvitaan kaupungin keinojen lisäksi myös valtion toimenpiteitä.

Suunnitelmassa on tuotu esiin myös vaihtoehtoisten käyttövoimien edellyttämän jakeluinfran kehittäminen. Tämä tulee jatkossa edellyttämään merkittäviä tilavarauksia sekä henkilö- että raskaan liikenteen käyttöön. Jakeluinfraverkoston seudullinen suunnittelu ja toteutus on tarpeen käynnistää pikaisesti, jottei se toimi esteenä liikenteen vihreälle siirtymälle.

## Investointiohjelma

Helsingin kaupunki esittää MAL 2023 -suunnitelmaraportin liitteenä olevaan investointiohjelmaan seuraavia muutoksia:

- Viikin-Malmin pikaraitiotien rakentaminen alkaa 2028, ja se tulee liittää Lahdenväylän vyöhykkeen hankekokonaisuuteen, jonka toteutus alkaa 2024–2027 sisältäen raitiotien rakennussuunnittelun. Kokonaisuuteen liittyy Viikin-Malmin pikaraitiotie, toteutettavaan rai-deyhteyteen kytkeytyvä asukas- ja työpaikkamäärän merkittävä lisäys, ”Vt 4 välillä Kehä I – Kehä III ja Ilmasillan eritasoliittymä” sekä Lahdenväylän (Vt 4) nopeusrajoitusten alentaminen, joka osaltaan mahdollistaa maankäytön tiivistämisen väylän läheisyydessä. Lahdenväylän vyöhyke on erittäin keskeinen kasvusuunta Helsingin maankäyttöstrategioissa kytkeytyen Malmin entisen lentokentän kokonaisuuteen, jonka asuntorakentaminen alkaa 2024.
- Pääkaupunkiseudun asuntotuotantotavoitteiden saavuttaminen sekä raitiotieverkon rakentaminen edellyttävät paikoin nykyisten sähköverkolle kriittisten voimajohtojen kaapelointia. Näistä aiheutuvat kustannusvaikutukset kuntiin tulee ottaa osaksi valtion kunnille myöntämää rahoitusta niissä tapauksissa, kun kaapelointi on edellytysinvestointi asuntotuotannon toteuttamiseksi tai joukkoliikenne-



hankkeen rakentamiseksi. Tämä voitaisiin toteuttaa esimerkiksi laajentamalla valtion myöntämiä infra-avustuksia. Investointiohjelmassa on myös syytä tunnistaa hankkeet, joihin liittyy näitä investointeja.

- Lentorata tulee lisätä vuosina 2032–2035 toteutettavien hankkeiden listalle. Helsingin kaupungin näkökulmasta hankkeen vastuutaho tai toteutustapamalli eivät ole sopivia tapoja määrittää, sopiiko hanke MAL-suunnitelmaan vai ei, vaan se pitää arvioida MAL-suunnitelman tavoitteiden ja hankkeen vaikutusten kautta. Lentorata lyhentää matka-aijoja maakunnista maailmalle, ja nopeat raideyhteydet Helsinkiin parantavat niin pääkaupungin kuin muiden alueiden kilpailukykyä. Lentorata olisi myös keskeinen osa Euroopan laajuista TEN-T-ydinverkkoa.
- Helsingin Sataman hanke Satamatunneli tulee lisätä osaksi investointiohjelmaa (vuosille 2028–2031). Hankekokonaisuus sisältää myös kaupungin investointeja, jotka tulee huomioida MAL-sopimusneuvotteluissa. Satamatunneli vahvistaa Suomen ja Suomen suurimman yleissataman ja TEN-T-ydinsataman logistisia yhteyksiä maailmalle. Hanke on tärkeä sekä ulkomaankaupalle että huoltovarmuudelle.
- Helsingin päärautatieaseman vaihtoyhteyksien parantaminen tulee lisätä investointiohjelmassa (vuosille 2028–2031). Parantamistarve on tunnistettu MAL-suunnitelmaluonnoksessa, ja jatkotyössä on perusteltua selvittää, kuinka vaihtoyhteyksiä olisi mahdollista nopeuttaa. Valtion kanssa käytävissä MAL-sopimusneuvotteluissa tulee varautua päärautatieaseman lähiliikenteen matkustajien palvelutason parantamiseen. Päärautatieaseman ja sen vaihtoyhteyksien kehittäminen on välttämätöntä, kun Pisaraa ei suunnitelmassa esitetä toteutettavan seuraavalla MAL-sopimuskaudella.
- Helsinki pitää tärkeänä edistää lähijunaliikenteen varikkoratkaisua, jotta seutu kasvaa kestäväällä tavalla varmistuen myös liikennejärjestelmän kustannustehokkuuden.

Investointiohjelman vuosille 2024–2027 sijoittuvista nimetyistä hankkeista suurin osa on tieliikenteen hankkeita. Lisäksi korissa esitetyistä raidehankkeista suurin osa on vielä kehitysvaiheessa. Vaikka tiehankkeilla parannetaan myös maankäytön edellytyksiä, ne samanaikaisesti tukevat hiilineutraalisuustavoitteiden vastaisesti autoliikennesuorituksen kasvua seudulla. Seudun liikenteen päästöjen vähentämisen kannalta tämä on väärä kehityssuunta, ja toteutettavien hankkeiden määrää tulee tarkastella kriittisesti. Liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi on perusteltua toteuttaa nopeusrajoitusmuutoksia, jotka myös osaltaan lisäävät maankäytön kehittämisedellytyksiä. Valtion tulee myöntää pääväyläasetuksen mukaisia poikkeamia nopeusrajoituksen alentamiseksi maankäytön kehittämisen vuoksi. Keskeisiä täl-



laisia merkittäviä maankäyttöhyötyjä tuottavia pääväylien kohtia olisivat ainakin Lahdenväylä Kehä I:n sisäpuolella sekä Länsiväylän itäpää.

#### MAL-suunnittelu- ja sopimisprosessin kehittäminen

MAL-suunnittelu on ollut järkevä työkalu edistää Helsingin seudun kestävästä kasvusta ja yhteistyötä. Kuitenkin suunnitteluprosessi ja siihen liittyvä päätöksentekorakenne on vuosien saatossa muotoutunut liian monimutkaiseksi. Olisi syytä tehdä kattava arviointi siitä, miten jatkossa olisi Helsingin seudulla perusteltua tehdä seudullista maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteissuunnittelua. Tämä liittyy paitsi suunnittelun sisältöön myös siihen millainen organisoituminen ja prosessi palvelisi tätä tarkoitusta parhaiten.

#### Esittelijän perustelut

##### MAL-suunnitelma

Helsingin seudun maankäytön (M), asumisen (A) ja liikenteen (L) MAL 2023 -suunnitelma on strateginen, Helsingin seudun 14 kuntaa kattava suunnitelma. Suunnitelma ilmaisee seudun kuntien yhteisen tavoitetilan seudun kehityksestä vuoteen 2040 ja luo näkemystä vuoteen 2060 asti. Visiona on, että Helsingin seutu on vuonna 2040 Euroopan kestävimmin kasvava ja ihmisläheisin metropolialue. Seutu saavuttaa vision mukaisen tulevaisuuden vuoteen 2040 mennessä vastaamalla suunnitelmalle asetettuihin kolmeen päätavoitteeseen: hiilineutraaliin, hyvinvoivaan ja menestyvään Helsingin seutuun.

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

1. Jatketaan Helsingin seudun yhdyskuntarakenteen pitkäjänteistä tiivistämistä, erityisesti keskuksiin ja raideliikenteeseen tukeutuen sekä nykyistä liikennejärjestelmää täysimääräisesti hyödyntäen.
2. Rakennetaan Helsingin seudun asukkaiden tarpeisiin monipuolisia ja laadukkaita asumisen vaihtoehtoja ja uudistetaan määrätietoisesti asuinalueita, jotka uhkaavat jäädä kehityksestä jälkeeseen.
3. Panostetaan aiempaa vahvemmin Helsingin seudun kestävä 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.

MAL-investointiohjelma on laadittu vuosille 2024–2035 ja hankkeet on määritetty kolmeen koriin vuosille 2024–2027, 2028–2031 ja 2032–2035. Investointiohjelmaan on muodostettu eri liikennemuotojen ja seudun alueiden näkökulmasta tasapainoinen kokonaisuus, jonka vaikutukset vastaavat MAL 2023 -suunnitelman tavoitteisiin (hiilineutraali, hyvinvoiva, menestyvä). Investointiohjelmassa on mukana hankkeita, jotka tukevat seudun logistiikan tai maankäytön edellytyksiä tai näitä molempia. Lähtökohtana on ollut muodostaa jatkumo MAL 2019 -suunnitelman investointiohjelmalle sekä yhteensovittaa investointiohjelmaa Väyläviraston valtakunnalliseen investointiohjelmaan. Hankkeiden osalta on huomioitu niiden suunnitelmavalmius ja toteutettavuus sekä seudullinen vaikuttavuus, kustannustehokkuus ja vaikutus maankäytön tai tavaraliikenteen kehittymiseen. Investointiohjelman kokonaiskustannukset ovat arviolta 3 mrd. euroa.

MAL 2023 suunnitelmaa on laadittu iteratiivisesti ja siitä on tehty kaksi versiota, joiden vaikutuksia on arvioitu. Suunnitelmaluonnosta on muokattu syksyn 2022 aikana vaikutusten arvioinnin tulosten sekä HLJ-toimikunnan ja MAL-neuvottelukunnan yhteiskokouksista ja luottamushenkilötilaisuudesta saadun palautteen pohjalta.

### Lausuntopyyntö

Kaupunginkanslia on pyytänyt kaupunkiympäristölautakunnan lausuntoa asiasta 9.5.2023 mennessä. HSL:n hallitus ja Helsingin seudun yhteistyökokous ovat pyytäneet Helsingin kaupungilta MAL 2023 -suunnitelmasta sekä sen vaikutusten arviointiselostuksesta lausuntoa 25.5.2023 mennessä. Helsingin kaupunki on pyytänyt ja saanut lisää-kaa lausunnon antamiseen 30.5.2023 asti.

#### Esittelijä

kaupunkiympäristön toimialajohtaja  
Ville Lehmuskoski

#### Lisätiedot

Heikki Palomäki, yksikön päällikkö: 310 37658  
heikki.palomaki(a)hel.fi

### Liitteet



- 
- 1 Lausuntopyyntö 3.4.2023
  - 2 Lausuntopyyntö 3.4.2023, liite, MAL-suunnitelmaluonnos
  - 3 Lausuntopyyntö 3.4.2023, liite, MAL-suunnitelma, taustaraportti

## Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano