

MAL 2023 -lausuntokooste
Luonnos 6.6.2023

MAL 2023 -suunnitelma ja vaikutusten arviointiselostus

Sisällysluettelo

1. Johdanto.....	3
2. Lausunnon antaneet tahot.....	4
3. Tiivistelmä lausunnoista.....	5
4. Lausunto- ja kannanotto-kooste.....	8
5. Vastaukset asukaskyselyyn.....	40

1. Johdanto

MAL 2023 -suunnitelmaluonnos oli julkisesti nähtävillä ja lausunnoilla 3.4.-25.5.2023 ja vaikutusten arviointiohjelmaluonnos 14.4.-25.5.2023 välisen ajan. Nähtävillä olo toteuttaa viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annettua lakia (2005/200, SOVA-laki). Lausuntopyyntö on toimitettu lausunnonantajille ja kannanottopyyntö kannanottojen antajille sähköpostitse. Lisäksi lausunto- ja kannanottopyyntö liitemateriaaleineen on ollut nähtävillä [HSL:n MAL-sivustolla](#).

Lausunnon antajia pyydettiin ottamaan kantaa alla oleviin kysymyksiin:

1. Miltä MAL 2023-suunnitelman kokonaisuus vaikuttaa?
 - i. Onko kärkitoimenpiteissä tunnistettu oikeat asiat?
 - ii. Mitkä luonnoksen toimenpiteistä on tärkeintä toteuttaa?
 - iii. Saako suunnitelman vaikutuksista selkeän käsityksen arviointiselostuksen pohjalta?
2. Mitä muuttaisitte suunnitelman toimenpiteissä, jotta suunnitelman tavoitteet täyttyisivät?
 - i. Mitkä vaikutusten arvioinnin jatkosuositusten toimenpiteistä pitäisi sisällyttää suunnitelmaan?
 - ii. Puuttuuko suunnitelmasta jotain? Mitä muita toimenpiteitä pitäisi sisällyttää suunnitelmaan, jotta asetettuihin tavoitteisiin päästäisiin?
 - iii. Onko suunnitelmassa jotain, jonka voisi jättää pois?
3. Miten seudullinen yhteistyö MAL 2023-suunnitelman valmistelussa on toiminut? Mitä kehittämistarpeita näette yhteistyössä?
4. Muuta avointa palautetta

Suunnitelmasta ja vaikutusten arviointiselostuksesta jätettiin yhteensä 44 lausuntoa ja kannanottoa pyydetyiltä sidosryhmiltä sekä yksityishenkilöiltä. Kauniaisten kaupunki on pyytänyt lisää aikaa lausunnonleen 19.6.2023 saakka.

Alle on tiivistetty lausunnoista saadut palautteet MAL 2023 -suunnitelmaluonnosta ja sen vaikutusten arviointia sekä MAL-suunnitteluprosessia koskien. Lausuntojen alustavaa antia on käsitelty MAL-projektiryhmän kokouksessa 25.5.2023 ja MAL-neuvottelukunnan ja HLJ-toimikunnan yhteiskokouksessa 31.5.2023. Lopullinen lausuntokooste laaditaan, kun kaikki lausunnot on saatu.

2.Lausunnon antaneet tahot

Lausuntoja MAL 2023 -suunnitelmaluonnoksesta ja sen vaikutusten arvioinnista saatiin seuraavilta tahoilta.

- Helsingin kaupunki
- Espoon kaupunki
- Vantaan kaupunki
- Keravan kaupunki
- Kirkkonummen kunta
- Sipoon kunta
- Tuusulan kunta
- Hyvinkään kaupunki
- Järvenpään kaupunki
- Mäntsälän kunta
- Nurmijärven kunta
- Pornaisten kunta
- Siuntion kunta
- Vihdin kunta
- KUUMA-seutu
- HSY Helsingin seudun ympäristöpalvelut
- Keski-Uudenmaan ympäristökeskus
- Uudenmaan liitto
- Hämeen liitto
- Päijät-Hämeen liitto
- Liikenne- ja viestintäministeriö
- Valtionvarainministeriö
- Ympäristöministeriö
- Väylävirasto
- Liikenne- ja viestintävirasto Traficom
- Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
- ARA
- Pääkaupunkiseudun junakalustoyhtiö

Kannanottoja MAL 2023 -suunnitelmaan saatiin seuraavilta tahoilta:

- Helsingin satama
- Etelä-Suomen kuljetusyrittäjät ry
- Finavia
- Helsingin seudun kauppakamari
- Kiinteistönomistajat ja rakennuttajat Rakli ry
- Rakennusteollisuus RT ry
- Matkailu- ja ravintolapalvelut MaRa ry
- VR-Yhtymä
- Helsingin seudun yrittäjät ry
- Yhdyskuntasuunnittelun seura
- Linja-autoliitto
- Yhteinen toimialaliitto

- Tulevaisuuden tutkimuksen seura
- Helsingin seudun pyöräilijät
- Suomen Yrittäjät
- Elinkeinoelämän keskusliitto EK

Kauniaisten kaupunki on pyytännyt lisäaikaa lausunnon antamiselle 19.6.2023.

3. Tiivistelmä lausunnoista

Yleisiä huomioita

Suunnitelmalle asetettuja tavoitteita ja toimenpiteitä pidettiin lausunnoissa lähtökohtaisesti hyvinä ja kannatettavina. Lausunnoissa pidettiin hyvänä, että MAL-suunnittelussa on kattavammin huomioitu pääkaupunkiseudun ohella myös KUUMA-kuntien erityispiirteitä.

Maankäytön osalta yhdyskuntarakenteen tiivistäminen ja kehittäminen liikennejärjestelmää täysimääräisesti hyödyntäen ja kestäväää liikkumista edistäen koettiin kannatettavana. Monet lausunnonantajat näkivät kuitenkin suunnitelmaluonnoksen toimenpiteet riittämättöminä hiilineutraalisuustavoitteen saavuttamiseksi. Osa piti tärkeänä, että tarvittavat lisätoimenpiteet määritetään jatkovalmistelussa, ja että nykyisten toimenpiteiden vastuutahoja tarkennetaan. Osa hyväksyi, ettei hiilineutraalisuustavoitetta saavuteta. Osa lausunnonantajista hyväksyi, ettei hiilineutraalisuustavoitetta saavuteta. Lausunnoissa oli teemoja, joita koskevat näkemykset olivat ristiriitaisia.

Investointiohjelma nähtiin pääosin hyvänä, mutta siihen esitettiin myös joitakin muutoksia. Uusien investointien ohella olemassa olevan liikennejärjestelmän tehostamis- ja ylläpitotoimenpiteet nähtiin tärkeinä. Valtio-osapuolten lausunnoissa tuotiin esille, että valtiontalouden tilanne aiheuttaa haasteita tulevaisuudessa valtion rahoitusosuudelle. Suunnitelman kustannusarviota pidettiin epärealistisena suhteessa Liikenne 12 –rahoitusraamin. Jatkovalmistelussa suunnitelmaan sisältyvien toimenpiteiden vaikuttavuutta tulee arvioida ja priorisoida. Kunnat peräänkuuluttivat valtion rahoituksen lisäämistä maankäytön, asumisen ja liikenteen toimenpiteisiin.

Eryteisesti raskaan liikenteen taukopaikkojen toteuttaminen ja nykyisen liikennejärjestelmän tehostamis- ja ylläpitotoimenpiteet nähtiin tärkeinä. Elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä koskevia toimenpiteitä toivottiin painotettavan suunnitelmassa enemmän.

Vaikutusten arviointia ja sen sisältämiä toimenpide-edotuksia jatkovalmisteluun pidettiin pääosin hyvinä. Lausunnoissa tuotiin esille MAL-suunnittelun monimutkainen päätöksentekorakenne sekä tarve laatia arviointi suunnittelu- ja päätöksentekoprosessista.

Tiivistelmä maankäytön teemoista

- Yhdyskuntarakenteen tiivistäminen, täydennysrakentaminen ja asemanseutujen kehittäminen nähtiin lähtökohtaisesti kannatettavana.
- Yhdyskuntarakenteen tiivistäminen ei saa estää kylien kehittämistä.
- Seudullinen 95 %:n tavoite uuden asuntotuotannon sijoittamisesta ensisijaiselle vyöhykkeelle nähtiin osittain hyvänä. Osa kunnista toivoi tavoitteen laskemista 90 %:iin.
- Ensisijaisten maankäytön keittämisvyöhykkeiden muodostamisperiaatteet tulisi kuvata tarkemmin suunnitelmassa ja vyöhykkeet nähtiin osittain liian laajoina.
- Valtion tulisi luopua tarpeettomista liikennealuevarauksista ja kiinteistöomistuksistaan asemanseuduilla ja edistää asemanseutujen kehittämistä.

Tiivistelmä asumisen teemoista

- Asunto- ja ARA-tuotantotavoitteet nähtiin pääosin kannatettavina, mutta niitä ei tulisi nostaa esitetystä tasosta.
- ARA-asuntotuotannon ohella nähtiin tärkeäksi, että seudulla kehitetään myös muuta kohtuuhintaista asumista, kuten vuokra- ja omistusasumisen väliin sijoitettavia ns. välimuodon malleja yhdessä valtion ja muiden toimijoiden kanssa.
- Osa piti tärkeänä, että ARA-tuotantoa toteutetaan myös muissa asumismuodoissa kuin kerrostaloasumisessa.
- Määrällisten asuntotuotantotavoitteiden ohelle osa kunnista kaipasi seudullisia laadukkaan ja monipuolisen asuntotuotannon ohjauksen keinoja muun muassa huoneisto-, talotyyppi-, hallinta- ja rahoitusjakauman ohjausta.
- Osa lausunnonantajista näki kuntatasolla tapahtuvan asunto- ja maapolitiikan ohjauksen riittävänä.
- Toivottiin toimenpiteitä olemassa olevan ARA-kannan kohtuuhintaisuuden säilyttämiseksi.
- Kaupunkiuudistuskokonaisuutta pidettiin hyvänä toimenpiteenä. Lisäksi lausunnoissa korostettiin muiden eriytymiskehitystä ennalta ehkäisevien asuntopoliittisten toimenpiteiden tärkeyttä koko seudulla.
- Osa ehdotti yhteisesti hyväksyttäviä laadukkaan ja monipuolisen asuntotuotannon kriteeristön määrittelyä MAL-suunnittelussa. Osa ei kannattanut seudullisen kriteeristön määrittelyä.

Tiivistelmä liikenteen teemoista

- Investointiohjelman sisältöä pidettiin pääosin hyvänä, mutta siihen on myös esitetty erilaisia lisäyksiä.
- Valtio-osapuolten lausunnoissa tuotiin esille, että valtiontalouden tilanne aiheuttaa haasteita valtion rahoitusosuudelle ja suunnitelman kustannusarviota pidettiin epärealistisena.
- Kunnat toivat esille valtion vähäisen rahoituksen verrattuna pohjoismaisiin verrokkeihin ja toivoivat valtiolta lisää rahoitusta liikenteen investointeihin ja joukkoliikenteen palveluihin.
- Monet lausunnonantajista katsoivat, että päästövähennystoimenpiteet ovat riittämättömiä. Osa lausunnonantajista piti hyväksyttävänä, että liikenteen päästövähennystavoitteita ei saavuteta.
- Vaihtoehtoisten käyttövoimien ja niiden jakeluverkon edistäminen nähtiin tärkeänä toimenpiteenä.
- Nopeusrajoitusten alentaminen nähtiin toisissa lausunnoissa kannatettavana ja toisissa lausunnoissa toimenpiteen nähtiin heikentävän seudun sisäistä ja ulkoista saavutettavuutta.
- Osa kunnista kannattaa ympäristövyöhykkeiden selvittämisen sisällyttämistä suunnitelmaan. Osa vastustaa ympäristövyöhykkeiden käyttöönottoa.
- Raskaan liikenteen taukopaikkojen toteutuksen varmistaminen ja lähijoukkoliikenteen varikoiden sijaintien löytäminen nähtiin tärkeänä.
- Seudun yhtenäisestä kolmiportaisesta pysäköintipolitiikasta esitettiin erilaisia näkemyksiä.
- Joukkoliikenteen kilpailukykyisyyden edistäminen suhteesta HSL:n talouteen tuotiin esille joissain lausunnoissa.

Vaikutusten arviointi (SOVA)

- MAL-suunnitelmaluonnoksen ilmastovaikutusten arviointia pidettiin laadukkaana. Arvioinnissa tuodaan hyvin esiin, että suunnitelman toimenpiteet eivät riitä jo asetettujen sitovien

ilmastotavoitteiden saavuttamiseen, vaan niiden tavoittelu edellyttää selkeästi sitovampia ja tehokkaampia toimenpiteitä. Ilmastovaikutusten arvioinnin tulokset täytyy huomioida paremmin toimenpiteissä ja suosituksissa.

- Arvioinnin suosituksissa toivottiin voimakkaammin korostettavan tarvetta pysäyttää yhdyskuntarakenteen hajautuminen. Esitettiin ehdottoman tärkeänä, että tavoitteena olisi kohdistaa uusi asuntotuotanto 95-prosenttisesti kestävien kulkumuotojen äärelle kaikissa seudun kunnissa.
- Arvioinnissa keskitytään liiaksi liikennejärjestelmään. Olisi kiinnitettävä huomiota myös maankäytön ja asumisen vaikutusten tarkasteluun riittävällä tasolla.
- ELY korostaa tunnistettujen ristiriitaisten toimenpiteiden ja toimintaympäristön muutosten osalta huolellisen jatkosuunnittelun merkitystä haitallisten vaikutusten ehkäisemisessä, lieventämisessä ja tarvittaessa kompensoinnissa.
- Yhtenä ristiriitaisena toimenpiteenä tunnistettiin tiivistyvän yhdyskuntarakenteen vaikutus asuin ympäristön laatutekijöihin kuten meluun ja pölyyn. Ristiriitaa ja siitä johdettavia toimenpide-ehdotuksia toivottiin käsiteltävän laajemmin suunnitelmassa ja vaikutusten arvioinnissa. Suunnitelman vaikutukset ja EU:n melulle altistuvien määrän pienentämistavoitteet ovat ristiriidassa, eikä niihin kiinnitetä suunnitelmassa riittävästi huomiota.
- Meluntorjunnan ja laadukkaiden lieventämiskeinojen tarvetta ja tärkeyttä tulee nostaa esiin myös MAL-suunnitelmassa ja arvioinnin pohjalta nousevissa toimenpiteissä. Toimenpiteillä tulee ohjata asumista pois pahimmilta melualueilta myös lentomelualueet huomioiden.
- Suunnitelman tulisi käsitellä myös tärinän ja runkomelun vaikutuksia rakentamiseen ja sen kannattavuuteen.
- Vaikutusten arviointiselostukseen esitettiin lisättävän luku, jossa käsiteltäisiin ja perusteltaisiin prosessin arviointiin liittyviä esiin nousseita ideoita ja tunnistettuja tarpeita, joita ei syystä tai toisesta otettu mukaan arviointiin.

Vaikutusten arviointi (muut)

- Vaikutusten arviointia pidettiin laadukkaasti tehtynä. Kommenttia tuli kuitenkin myös arviointiselostuksen laajuuden ja rakenteen synnyttämästä luettavuusongelmasta.
- Vaikutusten arvioinnin toivottiin tuottavan ehdotuksia suunnitelman jatkovalmisteluun. Selostukseen toivottiin arvioinnin tulosten pohjalta suunnitelmaan tehtyjen muutosten dokumentointia liitetaulukon sijaan.
- Osa lausunnonantajista piti tiemaksujen ja ympäristövyöhykkeiden negatiivisten vaikutusten arviointia riittämättömänä. Myös nopeusrajoitusten laskun vaikutuksia saavutettavuuteen toivottiin käsiteltävän tarkemmin.
- Investointiohjelman vaikutuksia toivottiin arvioitavan hankkeittain. Toivottiin myös tarkempaa selvitystä käsitellyistä mutta suunnitelmasta pois jääneistä hankkeista sekä perusteluja valinnoille.

4.Lausunto- ja kannanottokooste

Lausunnoissa nostettiin esille taulukon 1 mukaisia näkemyksiä. Lopulliset lausunnot on kuvattu taulokossa boldattuna.

Taulukko 1. MAL 2023 -suunnitelmaluonnoksen ja sen vaikutusten arvioinnin lausuntokooste.

Aihe	Lausunnonantaja
Asuntotuotantotavoitteet	
Asuntotuotantotavoite on kannatettava.	Helsingin kaupunki, Mäntsälän kunta, Vantaan kaupunki, Helsingin seudun yrittäjät ry, Suomen yrittäjät, ARA
Asuntotuotantotavoitetta supistettava.	Hyvinkään kaupunki, Keravan kaupunki, Sipoon kunta, Vihdin kunta
Asuntotuotantotavoitetta ei tule nostaa.	Tuusulan kunta, Kauniaisten kaupunki, KUUMA-seutu, Nurmijärven kunta, Järvenpään kaupunki, Kirkkonummen kunta
Suunnittelussa tulee varautua siihen, että seudun kasvu voi olla ennakoitua nopeampaa tai hitaampaa.	Ympäristöministeriö, ARA
Kaavoitus- ja asuntotuotantotavoitteita tulisi nostaa kunnianhimoisemmalle tasolle.	valtiovarainministeriö
Jotta tonttipula ei rajoittaisi asuntorakentamista, on kaavoitustavoitteen oltava huomattavasti tavoiteltua vastaavaa asuntotuotantomäärää suurempi.	Helsingin seudun kauppakamari, RT ry
Asuntotarjonnan lisääminen edellyttää rakentamiseen liittyvän lainsäädännön ja määräysten uudistamista. Kaavoitus-, lupa- ja valitusprosesseja tulee yksinkertaistaa ja nopeuttaa.	Helsingin seudun kauppakamari
Riittävän tonttitarjonta ja rakennusoikeuden lisääminen täydennys- ja käyttötarkoituksenmuutosalueilla tärkeää.	Rakli ry
Yritystonttien riittävä tarjonta tulisi huomioida suunnitelmassa vahvemmin esimerkiksi nostamalla se osaksi kärkitoimenpiteitä.	Suomen yrittäjät
Asuntokaavan kerrosalaa lisäävät kaavamuutoshankkeet tulisi huomioida MAL-kerrosalatavoitteen saavuttamisessa.	Tuusulan kunta
Maankäyttö ja ensisijaiset vyöhykkeet	
Seudullinen 95 % tavoite uuden asuntotuotannon sijoittamisesta ensisijaiselle vyöhykkeelle on kannatettava.	Helsingin kaupunki, Uudenmaan liitto, ympäristöministeriö, Järvenpään kaupunki, Vantaan kaupunki, ELY-keskus, valtiovarainministeriö, Väylävirasto, RT ry, VR-yhtymä,

Tavoite uuden asuntotuotannon sijoittamisesta ensisijaiselle vyöhykkeelle muutettava 90 %:n.	Mäntsälän kunta, KUUMA-seutu, Espoon kaupunki, Vihdin kunta, Tuusulan kunta
KUUMA-seudulla ensisijaiselle maankäytön vyöhykkeelle tulisi sijoittaa 80 % uudesta asuntotuotannosta.	Kirkkonummen kunta
Yhdyskuntarakenteen tiivistäminen tärkeää.	liikenne- ja viestintäministeriö, Vantaan kaupunki, Järvenpään kaupunki, Kirkkonummen kunta, ELY-keskus, Keravan kaupunki, HSY, Traficom, Väylävirasto, Helsingin seudun kauppakamari, Rakli ry, Helsingin seudun yrittäjät ry, Suomen yrittäjät
Yhdyskuntarakenteen tiivistäminen ei saa estää kylien kehittämistä.	KUUMA-seutu, Mäntsälän kunta, Kirkkonummen kunta, Sipoon kunta, Vihdin kunta,
Yhdyskuntarakenteen täydentämisen ja tiivistämisen toimenpiteisiin tulee lisätä strategisten linjausten laatiminen tyhjien tilojen käyttöön saamiseksi.	Rakli ry
Suunnitelman sivulle 27 toiseen kappaleeseen, lisäysehdotus: "Kyliä kehitetään yleiskaavojen mukaisesti".	Sipoon kunta
Täydennysrakentamisen edistäminen kannatettavaa.	Helsingin kaupunki, Kauniaisten kaupunki, ympäristöministeriö, Keravan kaupunki, KUUMA-seutu, Kirkkonummen kunta, Vihdin kunta, Rakli ry, Helsingin seudun kauppakamari, RT ry, Helsingin seudun yrittäjät ry, Suomen yrittäjät
Täydennysrakentamiseen tulee kehittää konkreettisia kannustimia, kuten esim. maankäyttömaksusta vapautuminen ja rakennusoikeuden merkittävä lisääminen.	Helsingin seudun kauppakamari, RT ry,
Uudisrakentamisen lisäksi tulisi sallia rakennusten käyttötarkoitusten muutoksia.	Helsingin seudun kauppakamari, RT ry,
Ensisijaisten vyöhykkeiden tulee jatkossa myös vaikuttaa liikennejärjestelmän kehittämiseen ja joukkoliikenneverkon tavoitetasoon.	Espoon kaupunki
Kunnilla on oltava oikeus kehittää maankäyttöön myös ensisijaisten vyöhykkeiden ulkopuolella.	Kirkkonummen kunta
Ensisijaiset vyöhykkeet, joilla ei ole toimivaa julkista liikennettä, eivät ole suunnitelman tavoitteiden mukaisia tai kestäviä ja niitä on syytä tarkastella kriittisesti. Näitä ovat Hista, Kalajärvi sekä osa Pohjois-Espoon alueista. Histan alueen toteuttaminen edellyttää kytkeytymistä rataan.	ELY-keskus
Ensisijaiset vyöhykkeet on määritetty hyvin laveasti, ja alueet eivät kaikilta osin sijaitse keskeisten joukkoliikenneyhteyksien varrella.	HSL, Väylävirasto
Suunnitelmassa tulisi kuvata, millä periaatteilla ensisijaiset maankäytön kehittämissyöhykkeet on määritelty. Kehittämissyöhykkeitä tulisi rajata siten, että tiivistämistä ohjataan nimenomaan joukkoliikennevyöhykkeille ja joukkoliikenteen solmukohtiin	HSL
Uusiin joukkoliikenneinvestointeihin kytkeytyvät kasvusuunnat tulee arvioida tarkasti. Tulee selvittää, pystytäänkö näillä kasvusuunnilla rakentamaan aidosti kestäviin kulkumuotoihin tukeutuvaa kaupunkirakennetta, joka toteuttaa suunnitelmalle asetetut tavoitteet.	HSL

Seudun maankäytön suunnittelussa tulee varata riittävät jätteenkäsittelyalueet sekä yksityisille että kunnallisille toimijoille. Seutulan alueelle suunnitellun kiertotalousalueen toteutuminen on erittäin tärkeää, sillä nykyisen Ämmässuon-Kulmakorven kiertotalousalueen kapasiteetti ei yksinään riitä.	HSY
Ensisijaisia kehittämissuunnitelmia sijoitettu Helsinki-Vantaan lentoaseman lentomeluviikenteille. On tärkeää, ettei lentoaseman meluviikenteelle ja sen puskuriviikenteelle suunnitella asutusta, jotka luovat painetta alueellisesti ja valtakunnallisesti tärkeän lentoliikenteen rajoittamiselle.	Traficom, Finavia
Suunnitelmassa tulee huomioida Uudenmaan maakuntakaavan osoittamat reunaehdot uuden asutuksen sijoittamiseksi lentokonemelualueille. Maakuntakaavalla turvataan Helsinki-Vantaan lentoaseman asema valtakunnan päälentoasemana ja sen kehittämismahdollisuudet.	Finavia
Maankäytön suunnittelussa tulee varautua joukkoliikenteen kehittämisen edellytyksiin, kuten varikoihin ja terminaaleihin.	HSL
Edistetään Salmisaari-Lauttasaari alueen kehittämistä aloittamalla neuvottelut Helsingin ja valtion kaikkien liikenneviranomaisten kesken.	Helsingin kaupunki,
Valtion tulee luopua Santaradan maa-alueista ja luovuttaa ne Vantaan kaupungille edistääkseen ensisijaisten viikenteiden maankäytön kehittämistä. (Hosantie sepelikuormaus)	Vantaan kaupunki,
Santarata eli radanpidon varikko ja sille johtava rata esitetään suunnitelmassa poistettavaksi ja varikolle esitetään uutta paikkaa. Siirtohankkeen hyödyt kohdistuvat kaupungille. Radanpidon varikon siirron kustannuksista tulee vastata Vantaan kaupunki.	Väylävirasto
Yritystonttien riittävä saatavuus varmistettava.	Helsingin seudun yrittäjät ry,
Kärkitoimenpiteisiin: "Mahdollistetaan maankäytön tiivistyminen (mm. kestävä liikuminen vaatiman maa-alueen sisällyttäminen asuntotuotannon viikenteille ja keskusten ulkopuolelle, asemanseutujen kehittäminen, maanteiden uudet liittymät)".	Helsingin seudun pyöräilijät ry
Asemanseutujen kehittäminen	
Asemanseutujen kehittäminen kannatettavaa	Helsingin kaupunki, KUUMA-seutu, Hyvinkään kaupunki, Kauniaisten kaupunki, Tuusulan kunta, Nurmijärven kunta, Järvenpään kaupunki, Vantaan kaupunki, Keravan kaupunki, Siuntion kunta, ELY-keskus, Helsingin seudun kauppakamari, Helsingin seudun yrittäjät ry
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 laadullista parantamista.	Helsingin kaupunki, KUUMA-seutu, Helsingin seudun kauppakamari
valtion tulee luopua hallinnassaan olevista kiinteistöistä asemilla.	Helsingin kaupunki, Helsingin seudun kauppakamari
Kuntien tulisi saada ostettua kohtuulliseen hintaan asemanseutujen ympäristöjen maa-alueita valtiolta.	Kirkkonummen kunta, Keravan kaupunki

Siuntion asemanseutu tulisi huomioida osana asemanseutujen kehittämiskokonaisuutta.	Siuntion kunta
Asemanseutujen tiivistämisen yhteydessä tulee kiinnittää huomiota myös ympäristön viihtyisyyden sekä monipuolisten palvelujen ja asuntotarjonnan parantamiseen.	ELY-keskus
Asemanseutujen liityntäliikennematkaisuja tulee edelleen kehittää kestäväällä tavalla edistäen luontevia matkaketjuja.	VR-yhtymä,
Maapoliittiset keinot	
Valtion ei tulisi vaikeuttaa esim. lakimuutoksilla kuntien maapoliittikan harjoittamista.	Hyvinkään kaupunki
Etuostolain 5 §:n pinta-alarajoitusten muuttaminen yhtenäiseksi koko seudulle voisi toimia keinona helpottamaan raakamaanhankintaa.	Mäntsälän kunta, KUUMA-seutu
Valtion tulisi mahdollistaa pysyvän tai vähintään määräaikaisen verovapauden kunnalle maata myydessä.	Mäntsälän kunta, KUUMA-seutu, Uudenmaan liitto, Keravan kaupunki
Valtion tulee luovuttaa maaomaisuuttaan asuntotuotantoon kohtuullisin ehdoin.	Helsingin seudun kauppakamari, RT ry
Kuntien tulisi kaavoittaa yksityisen omistamaa maa-alueita. Myös kumppanuuskaavoitusta tulisi edistää.	RT ry
Kuntien tulisi edistää täydennysrakentamista helpotuksilla omissa maankäyttömaksuissaan.	RT ry
MAL-sopimukseen tulee asettaa tiukemmat ehdot kunnille täydennysrakentamisen edistämiseksi.	RT ry
ARA-tuotanto ja muu kohtuuhintainen asuminen	
ARA-asuntotuotannon toteutus seudun eri osissa kannatettavaa.	Helsingin kaupunki, Uudenmaan liitto, ympäristöministeriö, Vantaan kaupunki, Rakli ry, RT ry
ARA-tuotannon osuutta ei tule nostaa.	Tuusulan kunta, Hyvinkään kaupunki, Mäntsälän kunta, KUUMA-seutu, Nurmijärven kunta, Järvenpään kaupunki, Kirkkonummen kunta
Espoo voi hyväksyä ARA-tuotantotavoitteeksi korkeintaan 20 %:n osuuden, josta noin 5 % tulee korvamerkitä erityisryhmien ARA-tuotantoon.	Espoon kaupunki
ARA-tuotantotavoite liian korkea. Tuettu asuntotuotanto saattaa vähentää markkinaehtoisien asuntotuotannon tonttien saatavuutta ja lisätä asumisen hintaa tonttien kallistuessa.	Helsingin seudun kauppakamari, RT ry, Helsingin seudun yrittäjät ry, Suomen yrittäjät
Etukäteen päätetty ARA-tuotantotavoite ei ota huomioon suhdannetilanteen muutosta tai ARA-tuotannon tarvetta eri kunnissa. Mikäli ARA-tuotantoa ylläpidetään suhdannesyklisiä riippumatta, muodostuu sen käyttö suhdannepoliittisena välineenä haastavaksi. ARA-tavoitetta tarkasteltava osana asuntomarkkinoiden kokonaisuutta.	Valtiovarainministeriö, Rakli ry, RT ry
Tarve tarkastella KUUMA-seudun ARA-tuotannon osuutta kuntakohtaisesti.	Nurmijärven kunta
ARA:n kustannusohjauksen ennakoitavuuteen ja läpinäkyvyyteen tulee jatkossa kiinnittää huomiota.	Helsingin kaupunki
ARA-tuotannon ohella seudulla tulee kehittää myös muuta kohtuuhintaista asumista vuokra- ja omistusasumisen väliin sijoitettavia ns. välimuodon malleja yhdessä valtion ja muiden toimijoiden kanssa.	Helsingin kaupunki, Tuusulan kunta, Hyvinkään kaupunki, Mäntsälän kunta, Nurmijärven kunta,

	KUUMA-seutu, Järvenpään kaupunki, Espoon kaupunki, Vantaan kaupunki, Kirkkonummen kunta
ARA:n tukea kuntien järjestämään asumisneuvontaan tulee jatkaa.	Tuusulan kunta, Mäntsälän kunta, KUUMA-seutu, Nurmijärven kunta, Kirkkonummen kunta
Tarvitaan toimenpiteitä olemassa olevan ARA-asuntokannan asumiskustannusten nousun hillitsemiseksi esim. Valtion asuntorahaston varojen käyttö kunnallisten vuokra-asuntoyhtiöiden korkotilanteen helpottamiseksi.	Helsingin kaupunki
Nykyisessä tilanteessa, kun lainojen korot ovat nousseet ennätysnopeasti, eikä yhtiöillä (Helsingissä esimerkiksi HEKA ja HASO) ole normaalissa vuosikellon mukaisessa budjetointivaiheessa ollut mahdollisuutta ennakoita lainakustannusten nousua, tulisi valtion asuntorahastoa käyttää tilapäisesti kohtuuttomiksi nousevien asumiskustannusten tasaajana.	Helsingin kaupunki
Puurakentamisen todelliset kustannukset tulisi huomioida ARA-asuntotuotannossa.	Mäntsälän kunta
ARA-tuotantoa tulisi toteuttaa myös muissa asumismuodoissa kuin kerrostaloasumisessa.	Tuusulan kunta, Hyvinkään kaupunki, Mäntsälän kunta, KUUMA-seutu
Kehysalueella ARA-tuotantoa tulee edistää pääkaupunkiseutuun nähden yhdenmukaisin ehdoin.	KUUMA-seutu
ARA:n tulee jatkossa hyväksyä Keravalle samat rakennuskustannukset kuin Vantaalla, jotta ARA-rakentaminen edistyy, koska kustannukset ovat samat.	Keravan kaupunki
Kohtuuhintaista asumista tullee edistää myös muilla keinoin kuin ARA-tuotannolla.	Yhdyskuntasuunnittelun seura ry
MAL-sopimukseen tulee sisällyttää konkreettiset asunnottomuuden poistamiseen tähtäävät asuntomääräiset tavoitteet, jotka on yhteensovitettu asunnottomuuden poistamisohjelman sopimuksissa esitettyjen toimenpiteiden kanssa.	ARA
On tärkeää keskittyä tulevalla sopimuskaudella kohtuuhintaisen asuntorakentamisen ja peruskorjauksen edellytysten parantamiseen ja suhdannetilanteen parempaan huomioimiseen.	ARA
Monipuolinen asuminen	
Tulisi määritellä yhteisesti hyväksytyt laadukkaan ja monipuolisen asuntotuotannon kriteerit.	Tuusulan kunta, Hyvinkään kaupunki, Nurmijärven kunta, Uudenmaan liitto, Järvenpään kaupunki, Vihdin kunta
Ei tulisi määritellä seudullisia laadukkaan ja monipuolisen asuntotuotannon kriteerejä.	Espoon kaupunki, Vihdin kunta, Rakli ry, Helsingin seudun yrittäjät ry
Tarvitaan seudullisia laadullisia ja monipuolisen asuntotuotannon ohjauskeinoja mm. huoneisto- ja talotyypijakauman, hallinta- ja rahoitusjakauman ohjausta.	Hyvinkään kaupunki, Tuusulan kunta, KUUMA-seutu, Nurmijärven kunta, Järvenpään kaupunki, Vantaan kaupunki, Kirkkonummen kunta, Rakli ry, Yhdyskuntasuunnittelun seura ry
Huoneisto- ja talotyyppi sekä hallintamuoto- ja rahoitusjakauman sääntelyä ei tule lisätä.	Helsingin seudun kauppakamari, RT ry, Helsingin seudun yrittäjät, Suomen yrittäjät

Asuntotarjonnan monipuolisuuden ohjaus kuntatasolla on riittävää, seudullisia ohjauskeinoja ei tarvita.	Kauniaisten kaupunki, Espoon kaupunki, Rakli ry
Sääntelyä ja ohjausta tulisi vähentää ja lisätä kokeiluja.	Rakli ry
Asuntotuotannon ja asuinympäristöjen laadun varmistaminen tulisi olla nykyistä korostetumpana.	Kauniaisten kaupunki, valtiovarainministeriö
Tulee tunnistaa monipuolisuuden eri ulottuvuuksia, kuten esimerkiksi jaettujen tilojen potentiaali.	Uudenmaan liitto
Tulisi laatia tavoitteet asumisen saatavuuden kehittämiseksi sekä asumisen ja asuinympäristön mittaristo.	Uudenmaan liitto
Siuntion kunta ehdottaa, että vaikutusten arvioinnin jatko suositusten toimenpiteistä asumispreferenssit ja muuttoliikkeen muutokset sisällytetään suunnitelmaan.	Siuntion kunta
Olisi tärkeää, että kunnat yhdessä miettivät uudenlaisia keinoja kohtuuhintaisen asumisen varmistamiseksi hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrella.	HSL
Asuntotuotannossa tulisi huomioida myös asuntotyyppien monipuolisuus sekä muuntojoustavuus.	HSL
Asuntojen ja vuokrien hintoihin voidaan vaikuttaa parhaiten tarjontaa lisäämällä.	RT ry
Väestön ikääntyminen tulisi ottaa huomioon asuntoalueiden ja asuntotuotannon suunnittelussa.	
Kärkitoimenpiteisiin: ”Asukkaiden terveyttä ja Suomeen muuttavien sekä vieraskielisten integraatiota tuetaan mahdollistamalla seudun asukkaiden omaehtoinen liikkuminen kestäväällä tavalla.”	Helsingin pyöräilijät ry
Käynnistys- infra- ja kunnallistekniikka-avustukset	
Valtion tulee osoittaa riittävä määrä kunnallistekniikka-avustuksia asuntorakentamiseen.	Tuusulan kunta,
Laajennetaan valtion myöntämiä infra-avustuksia sähköverkon kaapelointiin.	Helsingin kaupunki, Vantaan kaupunki
Korkeajännitejohtojen tunnelointia koskevat kustannukset kohdistuvat hanketta edistävälle taholle, eikä niitä kaikkia tulisi suunnitelmassa esittää valtion osarahoitettaviksi.	liikenne- ja viestintäministeriö
Korkeajännitejohtojen tunneloinnin selvittäminen kannatettavaa.	Vantaan kaupunki
MAL-sopimusneuvotteluissa tulee sopia tarkemmin valtion infra-avustuksista, peruskorjaus- ja energia-avustuksista.	Vantaan kaupunki
Energiatuet tulee laajentaa myös vapaarahoitteisen vuokra-asuntojen käyttöön.	Rakli ry
Kuntien ja valtion tukien (käynnistysavustukset ym. Avustukset ja halvemmat tontin hinnat) soveltamisalaa tulee laajentaa myös vapaarahoitteiseen tuotantoon tasapuolisuuden ja läpinäkyvyyden vuoksi.	Rakli ry
Käynnistysavustuksia tulisi kohdentaa 40-vuoden korkotukimallin lisäksi myös lyhyen korkotuen ja ASO-asuntojen rakentamiseen.	RT ry
Asumisen päästöt	
MAL-suunnitelman päästövähennystoimenpiteitä asumisen ja rakentamisen osalta on tarpeen tarkentaa.	Tuusulan kunta, Uudenmaan liitto

Rakentamisen ja asumisen päästövähennystavoitteita ei ole tarpeen tarkentaa, sillä ne määritellään lainsäädännön kautta.	Espoon kaupunki
Toimenpiteissä tulee olla puurakentamisen ohella muu vähähiilinen rakentaminen.	Tuusulan kunta, Mäntsälän kunta, KUUMA-seutu, Järvenpään kaupunki, Espoon kaupunki
Puurakentamiselle tulisi asettaa määrällinen tavoite.	Uudenmaan liitto
Kannatetaan uusiutuvan energiantuotannon ja vähähiilisen uudistuotannon edistämistä.	Tuusulan kunta
MAL 2023 - työssä voisi harkita lisättäväksi kärkitoimenpiteisiin asuntojen rakentamisaikaisen päästöjen hillitsemisen keinoja asumisen energiantuotannon ja puurakentamisen rinnalle	Tuusulan kunta
kuntien tulisi tukea uusiutuvan energian tuotantoa ja vähähiilistä uudistuotantoa	Vihdin kunta
Toimenpiteissä pitäisi olla kiertotalouden periaatteiden käyttöönotto ja edistäminen rakentamisessa.	Uudenmaan liitto
Asuntojen elinkaaren tulisi olla mahdollisimman pitkä, sillä rakentaminen kuormittaa ympäristöä.	Nurmijärven kunta
Kuntien tuki uusiutuvan energian tuotannolle ja vähähiiliselle uudistuotannolle ei kuulu MAL-toimenpiteisiin.	Espoon kaupunki
Uudistuotannon pysäköintipaikkamäärä on ylimitoitettu suhteessa kestävä liikunnan ja yhdyskuntarakenteen tavoitteisiin. Ongelmana on tontikohtaisesti ratkaistava pysäköintipaikkojen määrä, mikä tekee projekteista kalliita.	Rakli ry
Kaupunkiudistusalueet	
Kaupunkiudistusalueet hyvä kokonaisuus suunnitelmassa.	Helsingin kaupunki, Espoon kaupunki, Vantaan kaupunki, Rakli ry, ARA
Suunnitelmassa tulee huomioida tavoite luoda edellytyksiä omistusasuntotuotannolle näillä alueilla sekä kehittää vuokra- ja omistusasumisen väliin sijoituvia ns. välimuodon malleja yhdessä valtion ja muiden toimijoiden kanssa.	Helsingin kaupunki, Helsingin seudun yrittäjät ry
Valtion tulee käynnistää kaupunkiudistusalueille ohjelma, ja osoittaa siihen riittävästi resursseja ja avustuksia. Avustuksia tulee osoittaa energia- ja peruskorjausten lisäksi alueiden viihtyisyyden, esteettömyyden ja turvallisuuden kehittämiseen.	Espoon kaupunki
Kaupunkiudistuksessa tulisi huomioida myös liikennehankkeiden vaikutukset segregaatiokehitykseen.	Vantaan kaupunki
Toimenpiteiden toteuttaminen edellyttää merkittävää valtion ja kuntien rahoitusta, nykyistä vahvempaa kaupunkipoliittista ohjausta, seudullista tiedonvaihtoa sekä paikallista poikkihallinnollista kehittämistä.	Vantaan kaupunki
Valtion tulee myöntää käynnistysavustuksia myös muuhun kuin ARA-tuotantoon kaupunkiudistusalueilla.	Rakli ry
Kaupunkiudistuksessa tulee ottaa huomioon kunkin alueen erityispiirteet.	Helsingin seudun kauppakamari
Palvelut	

Suunnitelmaan tulisi sisällyttää toimenpiteet hyvinvointialueiden palveluiden saavutettavuudesta erityisesti joukkoliikenteellä.	Tuusulan kunta, HSL
SOTE-palveluiden sijoittumisen vaikutukset mm. liikkumistarpeeseen ja käytettävään kulkumuo- toon tulee tunnistaa.	Uudenmaan liitto
Seudullisten palveluiden (esimerkiksi sairaalat ja toisen asteen oppilaitokset) osalta pitäisi tunnis- taa nykyiset ja tulevat palvelut sekä mistä ja miten niihin kuljetaan, erityisesti jos ne sijaitsevat kes- kusten ulkopuolisilla alueilla.	HSL
Julkisten palveluiden ohella myös yksityisten palveluiden tonttien saatavuus ja kehittämismahdolti- suudet tulee varmistaa.	Helsingin seudun kauppakamari
Asuntoalueiden suunnittelussa tulisi huomioida palveluiden saavutettavuus erityisesti ikääntyvän väestön näkökulmasta.	Yhdyskuntasuunnittelun seura ry
Viher- ja virkistysalueet	
Tärkeää, että viher- ja virkistysalueiden jatkuvuus, säilyminen ja vahvistaminen on tunnistettu.	Tuusulan kunta,
Seudun maankäytössä tulee huomioida puustoisten alueiden merkitys seudun hiilineutraaliusta- voitteiden saavuttamiseksi.	Helsingin kaupunki
Suunnitelmassa tulisi ottaa kantaa ekologisten yhteyksien säilyttämisen ja vahvistamisen maan- käyttöisiin periaatteisiin ja tunnistaa alueita, joissa ekologinen verkosto sekä virkistystarpeet aset- tavat erityisiä vaateita maankäytön tiivistämiselle ja liikennejärjestelmän kehittämiseksi.	Uudenmaan liitto, Hämeen liitto
Viihtyisät kaupunkitilat ja lähivirkistysalueet jäävät suunnitelmassa varsin vähäiselle huomiolle.	Kauniaisten kaupunki
Toimenpiteisiin voisi lisätä viheralueiden riittävän mitoituksen ja viheralueiden roolin kehitettävänä hiilinieluinä.	Sipoon kunta
Lähiluonnon ja kaupunkivihreän huomioiminen tiivistyvässä maankäytössä jatkosuosituksen sisäl- lyttäminen suunnitelmaan kannatettavaa.	Vihdin kunta
MAL-sopimuksessa tulisi jatkossa olla tavoitteita myös vihreän ympäristön ja kaupunkiluonnon suhteen.	Keravan kaupunki
Viheralueiden verkosto tulisi tuoda paremmin esille esimerkiksi esittämällä säilytettävät viheralueet karttakuvilla. Viheralueiden kestävään saavutettavuuteen ja käyttäjäpotentiaaliin tulee kiinnittää huomiota jo suunnitteluvaiheessa.	HSL
Luonnon monimuotoisuus ja hiilinielut	
Luonnon monimuotoisuuden turvaamista suunnitelmaluonnoksessa ei käsitellä lainkaan.	Uudenmaan liitto
Täydennysrakentamisen yhteydessä on pyrittävä säästämään lähiluontoa ja luonnon monimuotoi- suutta myös paikallisesti.	Vantaan kaupunki
Kärkitoimenpiteeksi lisättävä hiilinielujen turvaaminen rakentamiselta.	Uudenmaan liitto
Ekologinen kompensatio ei kuulu MAL-suunnitteluun.	Espoon kaupunki
Ilmastonmuutokseen sopeutuminen	

MAL-suunnitelmassa huomioidaan ilmastonmuutoksen vaikutuksista lisääntyvät sademäärät sekä voimistuva lämpösaarekeilmiö, joiden hallinnassa viherrakenteen kehittäminen on tunnistettu tärkeimpänä keinona. Viherpinnan määrälle ei kuitenkaan ole asetettu selkeitä tavoitteita.	HSY
Sään ääri-ilmiöiden voimistuminen sekä rankkasateisiin ja pitkiin hellejaksoihin liittyvät muutokset vaikuttavat tulevaisuudessa paitsi asumismukavuuteen myös asumisterveyteen. Asumisterveyden huomioiminen olisi tärkeää kaikessa uudis- ja korjausrakentamisessa, mutta kriittisintä tuki- ja palveluasumiseen tarkoitetuissa kohteissa.	HSY
Suunnitelmassa ei ole nostettu esille muita ilmatoriskeitä, kuten lisääntyvää liukkaita, kun talviaikaiset lämpötilat kohoavat ja sahaavat nollan asteen tuntumassa. Liukkaat kelit on kuitenkin hyvä ottaa huomioon esimerkiksi pyöräilyn ja kävelyn edistämisen suunnitelmissa.	HSY
Liikenteen päästövähennysten saavuttaminen	
Hiilineutraaliustavoitetta ei saavuteta ja siihen liittyvät toimenpiteet ovat riittämättömiä.	Helsingin kaupunki, Kauniaisten kaupunki, Uudenmaan liitto, ympäristöministeriö, liikenne- ja viestintäministeriö, Vantaan kaupunki, ELY-keskus, Traficom, valtiovarainministeriö, HSL
Suunnitelmaan lisättävä toimenpiteitä hiilineutraalisuustavoitteen saavuttamiseksi.	Vantaan kaupunki, Helsingin kaupunki
Hiilineutraaliustavoitteen saavuttamattomuus hyväksyttävissä.	KUUMA-seutu, Kirkkonummen kunta
Hiilineutraaliustavoitteen toteutuminen on liikaa riippuvainen valtion toimenpiteistä. Seudulla tulisi edistää sellaisia liikenteen päästöjä vähentäviä toimenpiteitä, joiden toteutumiseen seutu voi itse vaikuttaa.	valtiovarainministeriö
Jotta seudun kunnat voisivat saavuttaa omat hiilineutraaliustavoitteensa, niillä tulisi olla käytössä työkaluja, joilla on tosiasiallisesti mahdollista vaikuttaa liikenteen kasvihuonekaasupäästöihin. Suunnitelmassa mainittu tieliikenteen hinnoittelu on tällainen työkalu, jolla muualla Euroopassa saatujen kokemusten on voitu tehokkaasti vähentää liikennemääriä ja liikenneruuhkia.	HSY
Henkilöautosuoritteiden kasvu on vastoin kansallista tavoitetta siitä, ettei henkilöautosuorite enää kasva 2020-luvulla.	liikenne- ja viestintäministeriö, ELY-keskus
Liikennesuoritteiden vähentämiseen liittyviä toimia tulisi sisällyttää suunnitelmaan.	Helsingin kaupunki, Traficom, HSL
Liikenteen määrän vähentäminen ei ole realistista	Espoon kaupunki
Tärkeintä toteuttaa kestävä liikennejärjestelmän toimenpiteitä päästövähennysten saavuttamiseksi ja tulee löytää keinoja, joilla voidaan vaikuttaa liikkumistarpeeseen.	liikenne- ja viestintäministeriö, Kauniaisten kaupunki, Uudenmaan liitto
Ajoneuvosuoritteiden vähentäminen edellyttää samanaikaisesti kestävä liikunnan edistämistä, jotta seudun liikennejärjestelmä palvelee asukkaita hyvin. Siksi kestävä liikunnan hankkeiden investointien taso tulee olla riittävällä tasolla.	HSY
Suunnitelmassa tulee huomioida satamien rooli meriliikenteen päästövähennysten mahdollistajana. Satamien tulee vähintäänkin täyttää AFIR-asetuksen vaatimukset ja mahdollistaa meriliikenteelle FuelEU Maritime -asetuksen vaatimusten täyttäminen.	liikenne- ja viestintäministeriö

Kunnilla on rajalliset vaikutusmahdollisuudet liikenteen päästövähennyksiin. Valtion rooli tässä on keskeisempi.	Vantaan kaupunki,
Etätyöllä potentiaalia liikenteen suorituksen vähentämisessä. Etätyötä tulisi tarkastella yksityiskoh- taisemmin.	Uudenmaan liitto
Raskaan liikenteen käyttövoimauudistusta tulee nopeuttaa.	Vihdin kunta
Liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi on olemassa useita keinoja, joita tulee selvittää tulevalla MAL-sopimuskaudella.	ELY-keskus
Päästövähennyksissä tarkastelun kohteena ovat kokonaiset kuljetusketjut, liikenneverkon lä- päisykyky sekä sen sujuvuus. Keskiössä ovat liikenneverkko, tien kunto, ruuhkien torjunta, katu- verkon liikennesuunnittelu, raskaan liikenteen taukopaikkaverkoston laajuus sekä kuormansiirto- alueiden tavoitettavuus.	Etelä-Suomen kuljetusyrittäjät ry
Tavaraliikenteen omat kaistat sujuvoittavat liikennettä ja vähentävät raskaan liikenteen päästöjä. Tavaraliikenteen tulisi voida käyttää myös joukkoliikennekaistoja.	Etelä-Suomen kuljetusyrittäjät ry
Pistemäisellä katu- ja tietarkastelulla olisi mahdollista saavuttaa nopeastikin merkittäviä tieliiken- teen päästövähennyksiä.	Etelä-Suomen kuljetusyrittäjät ry
Tunnistetaan liikenteen päästöjen vähentämistä vahvasti tukevat keinot, joilla ohjataan maankäyt- töä entistä tiiviimmin joukkoliikenteen varteen ja varmistetaan kestävä liikennejärjestelmän ja maankäytön saumaton yhteen toimivuus.	HSL
Kuorma-autojen suoritetta voidaan laskea lisäämällä yhdistettyjä kuljetuksia (raideliikenne.) Tämä edellyttää nykytilanteessa investointeja lastaustermiiniin pääkaupunkiseudulla sekä rataverk- koon radan välityskyvyn lisäämiseksi ja kuljetusaikojen nopeuttamiseksi.	VR-yhtymä
Päästöjen vähentämisessä tulee keskittyä muihin keinoihin, kuten panostuksiin autokannan uudis- tamiseen, liikennejärjestelmän tehostamiseen ja fossiilisten polttoaineiden korvaamiseen. Myös verotuksellisin keinoin asiaan voidaan vaikuttaa	Helsingin seudun yrittäjät ry
Linja-autojen käyttövoimamuutos määrittää käytännössä sen, miten nopeasti HSL siirtyy täysin päästöttömään CO2-liikenteeseen. Tätä näkökulmaa voisi vielä enemmän korostaa suunnitelma- luonnoksessa. Liikenteen hankinnoilla on ratkaiseva merkitys sillä, miten tämä muutos toteutuu.	Linja-autoliitto
Sähkömoottoristen ajoneuvojen määrän lisääminen ei yksin riitä, pitää myös kasvattaa kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen houkuttelevuutta.	Helsingin seudun pyöräilijät ry
Autokannan uudistamisen vauhdittaminen ja investoinnit päästöttömien energialähteiden lataus- ja tankkausinfraan ovat keskeisiä keinoja, ja näitä edistetään valtion tuilla ja kannusteilla.	EK
Nopeusrajoitusten alentaminen	
Perusteltua toteuttaa nopeusrajoitusmuutoksia liikenteen päästöjen vähentämiseksi.	Helsingin kaupunki, Uudenmaan liitto, Traficom
Järvenpää päättää taajamien nopeusrajoituksista subsidiariteettiperiaatteen ja tarpeiden mukai- sesti paikallisesti.	Järvenpään kaupunki
Vastustetaan nopeusrajoitusten alentamista.	Helsingin seudun yrittäjät ry, Suomen yrittäjät

Nopeusrajoitusten alentamisia ei tule ottaa käyttöön pääväylillä.	KUUMA-seutu, Kirkkonummen kunta,
Nopeusrajoitusten alentamisen selvittämisessä tulee huomioida vaikutukset työmatkaliikenteeseen joukko- ja henkilöautoliikenteen osalta.	Nurmijärven kunta
Valtion tulee myöntää pääväyläasetuksen mukaisia poikkeamia nopeusrajoituksen alentamiseksi maankäytön kehittämiseksi.	Helsingin kaupunki
Kaupunkirakenteen nopeusrajoitukset tulee määrittää huomioiden niiden tarkoituksenmukaisuus ja kokonaisvaikutukset.	Espoon kaupunki
Nopeusrajoitusten alentamisen selvittäminen kannatettavaa. Vaikutuksia arvioitaessa on syytä huomioida myös muutosten vaikutuksia kansainvälisiin yhteyksiin (terminaalit).	Väylävirasto
Selvityksissä arvioitavat vaikutukset yritysten kannalta. Nopeusrajoitusten alentamiseen keskeisillä logistisiin solmukohtiin johtavilla väylillä suhtaudutaan kriittisesti.	Helsingin seudun kauppakamari
Nopeusrajoituksia ei tulisi alentaa liian alhaiseksi, eikä autoilua tulisi kieltää kokonaan. Kaistojen vähentämishankkeissa ja nopeusrajoitusten alentamisessa tulisi huomioida niiden vaikutus matkai- aikoihin ja saavutettavuuteen.	MaRa ry,
Ympäristövyöhykkeet	
Ympäristövyöhykkeiden selvittäminen tulisi sisällyttää suunnitelmaan.	Helsingin kaupunki
Ympäristövyöhykkeitä ei tulisi ottaa käyttöön.	KUUMA-seutu, Hyvinkään kaupunki, Mäntsälän kunta, Nurmijärven kunta, Kirkkonummen kunta, Sipoon kunta, Vihdin kunta, MaRa ry, Helsingin seudun yrittäjät ry, Suomen yrittäjät
Ympäristövyöhykkeitä mahdollista selvittää.	Espoon kaupunki, Vantaan kaupunki, Uudenmaan liitto
Ympäristövyöhykkeiden toteuttaminen vaikuttaa hallinnollisesti raskaalta toimenpiteeltä.	Yhdyskuntasuunnittelun seura ry
Tulee huomioida, että suurin osa henkilöautokannasta on vielä pitkään perinteisillä käyttövoimilla kulkevia. Tällaisten ajoneuvojen liikennöinnin rajoittaminen aiheuttaa epätasa-arvoa. Rajoitustoimenpide vaatisi lainsäädäntöä, eikä sellaista lainsäädäntöä tule edistää.	MaRa ry
Vaihtoehtoiset käyttövoimat	
Tarvitaan valtion instrumentteja vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran kehittämiseksi.	Hyvinkään kaupunki, Mäntsälän kunta, KUUMA-seutu, Tuusulan kunta, Nurmijärven kunta, Kirkkonummen kunta, Vihdin kunta, VR-yhtymä, Helsingin seudun yrittäjät ry
Vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluverkkoa tulee kehittää tasapuolisesti ympäri HSL-alueetta.	Siuntion kunta
Toimenpide-ehdotus suunnitelmaan: <i>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.</i>	liikenne- ja viestintäministeriö

Suunnitelmassa tulee huomioida liikenteen sähköistymisen nopea kehitys.	Uudenmaan liitto, Kirkkonummen kunta, Siuntion kunta
Suunnitelmassa tulee ottaa vahvemmin huomioon vaihtoehtoisten käyttövoimien edistäminen	ELY-keskus
Jakeluinfrastruktuuria varten tarvitaan alueita seudun kunnista.	ELY-keskus, HSL, Helsingin seudun kauppakamari
Raskaan liikenteen sähköistämisen haasteena sähkölataus-asemien tekniset vaatimukset, maankäytölliset kysymykset sekä asemien rakentamisen kalleus.	Etelä-Suomen kuljetusyrittäjät ry
Kadunvarsilatauksen ja raskaan liikenteen jakelu- ja latausinfra kehittäminen ja selvittäminen seututasolla on tärkeää.	Traficom
Raskaan liikenteen jakeluinfra tulisi sijoittaa raskaan liikenteen palvelualueiden yhteyteen. Tulevissa MAL-neuvotteluissa sovittava raskaan liikenteen palvelualueista ja lataus- ja tankkausalueiden toteuttamisesta.	Helsingin seudun kauppakamari
Vaihtoehtoisten käyttövoimien tankkaus- ja latausverkostoa tulee kehittää valtakunnallisesti. Tällä hetkellä raskas liikenne voi hyödyntää LBG-polttoaineita.	VR-yhtymä, YTL
Liikenteen solmukohtiin ja matkakeskuksiin tulee rakentaa kattavasti lataus- ja tankkausinfrastruktuuria.	VR-yhtymä
Suunnitelmaan tulee lisätä toimenpide raskaan liikenteen käyttövoimien uudistamisen ja latausverkon kehittämisen edistämiseksi. Lisäksi toimenpiteellä on oltava seurantamekanismi	YTL
Kehitystyötä tulee tehdä tiiviissä yhteistyössä elinkeinoelämän kanssa. Esimerkiksi sähköistyvällä taksiliikenteellä on omat spesifit tarpeensa, joihin vastaamalla voidaan saavuttaa taksialalla päästövähennyksiä.	Suomen yrittäjät
Liikennehankkeiden rahoitus ja kustannusjako	
Valtion rahoituksen lisääminen liikenneinvestointeihin sekä valtion suurempi rahoitusosuus yhteishankkeissa.	Helsingin kaupunki, Espoon kaupunki, Kirkkonummen kunta, Helsingin seudun kauppakamari, Helsingin seudun yrittäjät ry,
Vastustetaan Liikenne 12 - suunnitelman mukaista yhteisrahoitusmallia ja sen sisältämää periaatetta, jonka mukaan valtion kustannusosuus olisi maksimissaan 50 % valtion verkolla toteutettavissa kaupunkiseudun liikennejärjestelmää parantavissa tie-, raide- ja muissa mahdollisissa hankkeissa. Lähtökohtana tulee olla, että valtio vastaa valtion väylistä ja niiden kustannuksista ja kunnat katuverkosta.	Tuusulan kunta, KUUMA-seutu
Osapuoli, jonka taseeseen liikenneinvestointi kirjataan, on päävastuussa investoinnista ja sen rahoituksesta.	Helsingin kaupunki
Suunnitelmassa esitetyt valtion rahoitustarpeet merkittävästi suuremmat kuin Liikenne12 -rahoitusraami. Valtiontalouden tilanne ja kustannustason nousu aiheuttaa haasteita tulevaisuudessa valtion rahoitukselle. Tarve priorisoida toimenpiteitä sekä arvioida niiden vaikuttavuutta.	liikenne- ja viestintäministeriö, ympäristöministeriö, ELY-keskus, Traficom, valtiovarainministeriö, Väylävirasto
Investointiohjelman kustannukset ovat perusteltuja ja liikennejärjestelmän kehittämiseen tulee panna vähintään 3 mrd. €	RT ry

Valtiolle kohdistuvien rahoitustarpeiden epärealistisuus pitäisi kuvata suunnitelmassa paremmin ja esittää, ettei kaikkia toimenpiteitä voida toteuttaa.	liikenne- ja viestintäministeriö, valtionvarainministeriö
Julkisen talouden kannalta tulisi arvioida samassa kehikossa sekä hyvinvointiin, vähähiilisyteen että menestymiseen liittyviä kustannuksia ja tuottoja.	valtiovarainministeriö
Ei ole käsitelty perinteisen budjettirahoituksen lisäksi muita liikenneinfrastruktuurin rahoituskeinoja (kuten. kiinteistökehittämisen tiiviimpi kytkentä infrastruktuurin rahoitukseen sekä kiinteistöverotuksen kehittämisen mahdollisuudet maan arvonnousun hyödyntämiseksi).	liikenne- ja viestintäministeriö
Lähijunaliikenteen kaluston varustelun Digirata-hankkeen mukaisesti on tärkeää, mutta toimenpiteestä tulisi poistaa valtion vastuu kalustoinvestointien rahoittamisesta.	liikenne- ja viestintäministeriö
Liikenne 12 -suunnitelmassa linjattu, että kalustoa omistavat yritykset varautuvat Digiradan etenevän vaatimaan kaluston varusteluun.	Väylävirasto
Suunnitelmassa tulisi tutkia, voisiko rahoitusta kanavoida uusinvestointien lisäksi tai sijaan enemmän olemassa olevan järjestelmän kehittämiseen.	HSL
Kehittämisen ohella perusväylänpitoon varattava riittävästi resursseja.	Sipoon kunta, Helsingin seudun kauppakamari
Investoinnit liikennehankkeisiin tulee toteuttaa taloudellisesta tilanteesta huolimatta. Mahdollisuudet EU-rahoitukseen tulee huomioida hankkeissa.	RT ry
Joukkoliikenteen kilpailukykyisyys ja palvelutaso	
Valtion lisärahoitus joukkoliikenteeseen tärkeä toimenpide joukkoliikenteen houkuttelevuuden näkökulmasta.	Helsingin kaupunki, Kauniaisten kaupunki, Nurmijärven kunta, Vantaan kaupunki, Siuntion kunta
Valtion lisärahoituksen taso joukkoliikenteelle on epärealistinen.	Traficom
On huolestuttavaa, että suunnitelmaluonnoksen yhteiskuntataloudellinen kannattavuus vaikuttaa perustuvan merkittävässä määrin valtion joukkoliikennetuen korotukseen.	Traficom
Valtion lisärahoitus joukkoliikenteen lipun hintojen alentamiseksi ja palvelutason parantamiseksi tulee kohdistua tasapuolisesti koko Helsingin seudulle, eikä sen tule vähentää valtion muuta rahoitusta liikennejärjestelmän kehittämiseen. Valtion lisäpanostukset myös ELY-vetoiseen joukkoliikenteeseen, Hyvinkään joukkoliikenteeseen ja valtion ostamaan alueelliseen lähijunaliikenteeseen (R/Z-junat).	KUUMA-seutu, Hyvinkään kaupunki, Mäntsälän kunta, Uudenmaan liitto, Nurmijärven kunta, Järvenpään kaupunki, Kirkkonummen kunta, Vihdin kunta, ELY-keskus, Päijät-Hämeen liitto
On tärkeää turvata valtionrahoitus samalle tasolle kuin koronapandemian aikana. Pandemian aikana loppunut markkinaehtoinen liikenne ei tule palaamaan samalle tasolle kuin ennen pandemiaa, joten sopimusliikenteen hankkimiseen tarvitaan enemmän tukea.	ELY-keskus
Joukkoliikenneavustukset tulee kohdentaa niin, että HSL:n kohoavat infrakustannukset eivät nosta jo nyt merkittäviksi kohonneita kuntaosuuksia.	Kirkkonummen kunta
Kysyntä- ja tietoperusteinen sekä tavoitteellinen lähijunaliikenteen yhteiskehittäminen tärkeää.	Liikenne- ja viestintäministeriö
Oikoradalle tulee saada riittävän tiheä liikenne ja vuoroväli tulevaisuudessa 30 minuuttiin.	Mäntsälän kunta, Päijät-Hämeen liitto
Hangonradan sähköistyksen myötä rantaradalle on suunniteltu lisäliikennettä, joka tulisi ottaa valtion ostoliikenteen piiriin.	KUUMA-seutu, Kirkkonummen kunta

Kirkkonummen kunta pitää ehdottoman tärkeänä, että Espoon kaupunkiradan valmistumisen myötä Kirkkonummen lähijunaliikenteen palvelutasoa kehitetään ja vuoroväliä lyhennetään.	Kirkkonummen kunta
Rantaradan viikonlopun junayhteyksiä Länsi-Uudellemaalle tulee kehittää.	Siuntion kunta
Tulisi lisätä toimenpide, että HSL osallistuu yhtenäisen Uudenmaan alueen lippujärjestelmän toteuttamiseen.	Uudenmaan liitto
Joukkoliikenteen etuuksia ja edistämisen toimenpiteitä tulisi keskittää sinne, missä joukkoliikennettä on eniten ja nopeutuksesta siten suurimmat hyödyt.	Vantaan kaupunki
Joukkoliikenteen kilpailukykyisyys vaatii kaikkien toimijoiden selkeää seudullista yhteistyötä niin, että lippujärjestelmät, vaihtoyhteydet ja informaatiopalvelut HSL-alueen ulkopuolelta tulevassa liikenteessä saadaan toimimaan mahdollisimman sujuvasti myös HSL:n sisäisessä liikenteessä.	ELY-keskus
Tärkeää tiivistää yhteistyötä eri osapuolien välillä alueellisen junaliikenteen kehittämiseksi ja juna-voorojen lisäämiseksi.	Päijät-Hämeen liitto, Hämeen liitto
Joukkoliikenteen nopeuttamiseen ja sujuvoittamiseen kannattaa panostaa.	HSL
Joukkoliikenteen edistäminen ja olemassaolon varmistaminen on tärkeää mukaan lukien palvelutaso ja kilpailukykyinen hinta.	VR-yhtymä
Joukkoliikenteen kehittäminen tärkeää, mutta sitä ei tulisi perustaa yksityisautoilun edellytysten heikentämiseen.	MaRa ry
Raitiotieliikenteen operoinnin kilpailutusta kannatetaan toteutettaksi myös pääkaupunkiseudulle metro- ja raitiotieliikenteen osalta.	VR-Yhtymä
Lähijunaliikenteen varikot	
Lähijunaliikenteen varikkoratkaisun edistäminen kannatettavaa.	Helsingin kaupunki, Uudenmaan liitto, ympäristöministeriö, Sipoon kunta, Traficom, HSL, Helsingin seudun kauppakamari, RT ry, Junakalustoyhtiö, VR-ythymä
Lähijunaliikenteen varikkojen toteutusjärjestys tulisi kirjata MAL-suunnitelmaan. Kehäradan varikko vuorossa vasta kolmantena pääradan ja rantaradan varikon jälkeen.	Vantaan kaupunki
Lähijunaliikenteen varikoiden sijainnit tulisi sisällyttää lopulliseen suunnitelmaan.	liikenne- ja viestintäministeriö, Traficom
Kaikkia varikoita ei pystytä toteuttamaan seuraavan kymmenvuotiskauden aikana, vaan niiden välille on tarve löytää toteuttamisjärjestys.	Espoon kaupunki
Junavarikoille tulee osoittaa konkreettiset sijainnit ja toteutusaikataulut.	HSL
Kirkkonummi ei aio edistää varikon sijoittamista kuntaan.	Kirkkonummen kunta
Varikon sijoittuminen Jäspilän alueelle on myönteinen asia. Varikko tulee toteuttaa nopeasti.	Keravan kaupunki
Varikoiden toteuttaminen Läntiselle-Uudellemaalle antaa mahdollisuuksia joukkoliikennejärjestelmälle.	Siuntion kunta
Uusien varikoiden tulee sijaita lähellä junalinjojen	Junakalustoyhtiö

pääteasemia. Tästä syystä varikoiden tulee sijaita lähellä Keravaa ja Kauklahtea. Kehäradalla varikkoa ei voida sijoittaa lähelle pääteasemaa (Helsinki), vaan varikko tulee sijoittaa Vantaalle linjan keskivaiheille.	
Koska varikoiden kaavoitusprosessit ovat pitkäkestoisia, varikkohankkeen valmistelu on aloitettava viipymättä kaikissa ratasuunnissa.	Junakalustoyhtiö
Etätyön lisääntymisestä ja vapaa-ajan liikkumisen muutoksista johtuvat vaikutukset matkustajamääriin ja kalustotarpeeseen eivät ole tarkasti tiedossa aiheuttaen epävarmuuksia varikoiden toteutustarpeen aikajänteeseen.	Junakalustoyhtiö
Pääradan suunnalla potentiaalisin sijainti säilytyskapasiteetin kasvattamiselle on Keravan Jäspilässä, jossa varikon toteutuksen etenemiselle on tällä hetkellä parhaat edellytykset.	Junakalustoyhtiö
Infrakorvausmenettely	
HSL-alueen infrakorvausmenettelyn ei tulisi hämärtää liikenteen palveluihin myönnettyjen valtionavustusten käyttötarkoitusta. Liikenteen palvelujen valtionavustuksen lisäämisen tarkoituksena ei voi olla infrakorvausjärjestelmästä johtuvan rahoitusvajeen korjaaminen. Infrakorvausmenettelyn uudistaminen tulisi sisällyttää suunnitelmaan.	liikenne- ja viestintäministeriö, Traficom
Infrakorvausmenettelyn kehittäminen on HSL:n ja sen jäsenkuntien välinen asia. Toimenpidettä ei tule liittää MAL-suunnitelmaan.	Espoon kaupunki
infrakorvausmenettelyn kehittäminen tavalla, joka rajoittaa lipun hintojen korotuspaineita sekä tukee kestävien kulkumuotojen ja matkakettujen kilpailukykyä kannatettavaa.	Vihdin kunta,
Joukkoliikenteen runkoverkko	
ESA-rata tulee lisätä MAL-suunnitelman runkoverkolle.	KUUMA-seutu, Uudenmaan liitto, Espoon kaupunki ELY-keskus
Lentorata tulee lisätä joukkoliikenteen runkoverkolle.	Uudenmaan liitto, Helsingin kaupunki
Joukkoliikenteen runkoverkkoa tulee täydentää Kellokoski-Järvenpää -yhteydellä sekä Ruskeasannan asemalla.	Tuusulan kunta
Runkoverkon jako seudullisiin joukkoliikenteen runkoyhteyksiin sekä pääkaupunkiseudun runkoyhteyksiin jää epäselväksi.	Espoon kaupunki
Runkoverkosta puuttuu Leppävaaran ja Kalajärven välinen yhteys.	Espoon kaupunki
Runkoverkon yhteytenä tulisi olla Kalajärvi-Myymäki ja Vihdintie	ELY-keskus
Kävely ja pyöräily	
Edellyttää määrätietoista kehittämistä ja rahoitusta myös valtion puolelta.	KUUMA-seutu, Tuusulan kunta, Hyvinkään kaupunki, Nurmijärven kunta, Espoon kaupunki, Vihdin kunta,

Investointien ohella huolehdittava kunnossapidosta	KUUMA-seutu, Hyvinkään kaupunki, Nurmijärven kunta, Espoon kaupunki, Vihdin kunta,
Pyöräilyn pääverkon ohella rahoitusta tulee ohjata myös muun jalankulku- ja pyöräverkon kehittämiseen.	KUUMA-seutu
Seudullinen kaupunkipyöräjärjestelmä on kannatettava.	Mäntsälän kunta
Seudullinen pyöräilyverkosto on kannatettava.	Mäntsälän kunta, Väylävirasto, Sipoon kunta
Seudullisen pyöräilyn pääverkon kehittämisen ohella rahoituksen ohjaamista kuntien sisäisiin hankkeisiin tulee jatkaa kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelmien valtionrahoituksen muodossa.	Järvenpään kaupunki, Kirkkonummen kunta
Pyöräilyn tavoiteverkko sisältää epärealistisia odotuksia hankkeiden määrässä ja priorisointi on tarpeen.	Espoon kaupunki, Vantaan kaupunki
Kirjaaminen liikkumisen ohjauksesta vahvistamaan aktiivisen liikkumisen terveyshyötyjä on epäselvä.	Espoon kaupunki
Olisi tarpeellista ulottaa pääpyörätieverkko MAL-alueen rajoille huomioiden kytketyminen seudun ulkopuolelle. Seututiellä 140 kulkee Helsingin ja Lahden välillä myös kansainvälinen pyöräilyreitti Eurovelo 11. Liitto pitää tärkeänä reitin kehittämistä sekä yhtenäisen laatutason ja viitoituksen toteuttamista reitillä.	Päijät-Hämeen liitto
Valtakunnallisten ja ylimaakunnallisten pyöräily-yhteyksien johdonmukaisen kehittämisen kannalta tavoitteiden ja suunnitelmien yhteensovittaminen on tärkeää.	Hämeen liitto
Valtion väyläverkolla kustannusjaon periaate on yleensä 50/50 valtion ja kunnan kesken.	Väylävirasto
Kävelyä tulee edistää pyöräilystä erillisin keinoin.	Yhdyskuntasuunnittelun seura ry
Kävelyä ja pyöräilyä ei tule edistää kaistahankkeilla, jotka heikentävät autoilun ja henkilö-, jakelu- ja huoltoliikenteen sujuvuutta.	MaRa ry
Tulisi huomioida pyörä- ja kävelyliikenteen käyttäjäkunnan pienuus ja kausien lyhyys Suomen sääoloissa ja esim. Talvella voitaisiin mahdollistaa pyöräilykaistojen hyödyntäminen tavaraliikenteessä	MaRa ry, YTL
Pyöräilyn pääverkon kehittäminen on hyvä tavoite, mutta etenee hitaasti, kun tavoitevuosi on 2030. Pyöräilyn edistämisen kannalta pääverkon lisäksi tarvitaan todella paljon paikallisia pyöräteitä.	Helsingin pyöräilijät ry
Jalankulun ja pyöräilyn priorisointi liikenteen solmukohtissa pitäisi laajentaa myös kasvusuunnissa nykyisen tiiviin kaupunkialueen ja kasvusuuntien sisällä alueella, jotta myös pidemmän kuin 1-5 km	Helsingin pyöräilijät ry

matkan liikkuminen pyöräillen olisi mahdollista koko kasvusuunnan alueella.	
Pyöräverkon kehittämisen rahoitustasoa nykyisestä tulee nostaa.	Helsingin pyöräilijät ry
Kärkitoimenpiteisiin: ”Edistämme kestäväää liikkumista ja varaamme maankäytön suunnittelussa kestävään liikkumisen vaatiman tilan.”	Helsingin pyöräilijät ry
Juna-asetat	
Juna-asettien toimenpiteistä valtton tulisi vastata pääosasta kustannuksia.	Hyvinkään kaupunki, Kirkkonummen kunta
Asettien kehittämistoimenpiteiden paketti kannatettava.	liikenne- ja viestintäministeriö, Järvenpään kaupunki, Vantaan kaupunki, Kirkkonummen kunta, Väylävirasto, VR-yhtymä
Asettien kehittämisen yhteydessä tulee tarkastella ja tarvittaessa sopia uudelleen kunnossapitovastuut.	Vantaan kaupunki
Kertaluontoisten korjaus- ja parantamisinvestointien ohella täytyy jatkossa panostaa palvelutaso- ja elinkaariylläpitoon.	VR-yhtymä
Siuntion asema tulisi lisätä vuosien 2024-2027 ja vuoden 2028 jälkeen parannettavien juna-asettien listalle.	Siuntion kunta
Kaikkien asetien vaara-aluemerkintöjen korjaus on tärkeä toimenpide. Asettien parantaminen tulisi tehdä samassa yhteydessä muiden kaupunkikehittämishankkeiden kanssa.	Väylävirasto
Liikennejärjestelmän kehittäminen	
Kirjausta tiemaksuista tulee terävöittää. Tiemaksut tulee kohdentaa seudun liikennejärjestelmän kehittämiseen.	Helsingin kaupunki
Mikäli tiemaksut otetaan käyttöön, tulee ne kohdentaa seudun liikennejärjestelmän kehittämiseen.	RT ry, Helsingin seudun yrittäjät ry
Liikennejärjestelmän rahoitusta on uudistettava soveltamalla käyttäjä ja hyötyjä maksaa -periaatteita. Tämä voidaan toteuttaa esimerkiksi käyttäjämaksuilla, yhteisrahoituksella ja maan arvonnousua hyödyntäen. Ruuhkamaksutulot ohjattaisiin niille kaupunkiseuduille, jotka ovat ottaneet ne käyttöön (virkakunnan puheenvuoro)	liikenne- ja viestintäministeriö
Mahdolliset tiemaksut ovat valtton vero, jonka tulisi tuloutua yleiskatteellisesti valtton talousarvioon. Verotuoton käyttämisestä tulisi päättää erikseen.	Valttonvarainministeriö
Tiemaksuja ei tulisi ottaa käyttöön seudulla	KUUMA-seutu, Tuusulan kunta, Hyvinkään kaupunki, Mäntsälän kunta, Nurmijärven kunta, Järvenpään kaupunki, Espoon kaupunki, Kirkkonummen kunta, Sipoon kunta, Vihdin kunta, Helsingin seudun kauppakamari, MaRa ry, Helsingin seudun yrittäjät ry, Suomen yrittäjät

Helsingin satamien saavutettavuus on turvattava.	Helsingin satama, ELY-keskus, Helsingin seudun kauppakamari, Helsingin seudun yrittäjät ry, Suomen yrittäjät
Helsingin satamien tavaraliikenteen saavutettavuutta erityisesti Katajanokalla ja Länsisatamassa tulee kehittää varmistamalla mm. satamatunnelin toteuttamisedellytykset.	Helsingin satama, Helsingin seudun kauppakamari
HCT-rekkaliikenteen mahdollisuudet tulee huomioida suunnitelmassa.	Helsingin satama, Hämeen liitto
On tunnistettava tavaraliikenteelle kriittiset kuljetusreitit ja pyrkiä varmistamaan niiden käytettävyys.	Etelä-Suomen kuljetusyrittäjät ry, MaRa ry, Linja-autoliitto
Haasteena on, että samoilla väyläosuuksilla tulee tavoitella sekä pääväyläasetuksessa määrättyjä tavoitteita että suunnitelman mukaista maankäytön tiivistymistä ja kehittymistä. Pääväyläasetuksessa määritellyillä sisääntuloväylillä tulee säilyttää asetuksessa määrätty palvelutaso maankäyttöä tiivistettäessä ja kehitettäessä.	ELY-keskus
Suunnitelmassa tulee näkyä selkeämmin seudun kytkeytyminen valtakunnalliseen liikenneverkkoon.	Uudenmaan liitto, VR-yhtymä
Suunnitelmassa olisi tärkeä huomioida, että paremmin hyödynnettävissä oleva tieto mahdollistaa liikennejärjestelmän tehostamista (mm. citylogistiikka).	liikenne- ja viestintäministeriö
Kuljetusten järjestämisen ja yhdistelyn uusia toimintamalleja tulisi kytkeä myös kyytipilotteihin.	liikenne- ja viestintäministeriö
Valtion tulisi kiinnittää huomiota alemmpitasoisen tieverkon heikentyvään kuntoon ja rahoituksen riittävyyteen.	Sipoon kunta
Kannatettavaa laatia verkollinen tarkastelu joukkoliikenne- ja tavaraliikennekaistojen mahdollisista yhteysväleistä.	Väylävirasto
Liikennejärjestelmän kehittämisessä tulee huomioida kaikki kulkumuodot. Tulee turvata myös henkilöautoilun, tavara- ja huoltoliikenteen riittävät toimintaedellytykset.	Helsingin seudun kauppakamari, MaRa ry, Linja-autoliitto
Vastustetaan liikennesuoritteiden vähentämistä ja kaikkia henkilöautoilun ja pysäköinnin rajoittavia ja hintaa nostavia toimenpiteitä.	MaRa ry
Helsingin rautatieaseman toimivuutta ja yhteensovittamista Rautatieliikenteen ylläpito- ja kunnossapitotöiden kanssa tulisi parantaa.	VR-yhtymä
Joukkoliikenneyhteyksien kehittämisessä tulee huomioida keskustojen ja asuinalueiden lisäksi keskustojen ulkopuolella sijaitsevat työpaikkakeskittymät, poikittaisliikenteen ja tieliikenteen sujuvuus.	Helsingin seudun yrittäjät ry
Kannatettavia toimenpiteitä ovat kaupunkilogistiikan tehostaminen, raskaan liikenteen käyttövoimauudistuksen nopeuttaminen ja jakelu- ja latausinfra kehittäminen erityisesti raskaan liikenteen tarpeisiin.	Helsingin seudun yrittäjät ry
Jakelutoiminnan kapasiteettia ei tule rajoittaa vaan sujuvoittaa esim. Erityiskaistoin, keskeiset jakeluväylät tunnistaen ja niitä kehittäen sekä väärin pysäköinti torjuen ja ruuhkautuminen estäen.	YTL
Raskaan liikenteen taukopaikkojen toteutukseen tulee kehittää malli, joka voisi tehdä hankkeista houkuttelevia kunnille.	Tuusulan kunta

Palveluiden saavutettavuuden ja liikenteen sujuvuuden parantamisen tulee koskea kaikkia liikku- mismuotoja – myös henkilöautoja.	EK
Raskaan liikenteen taukopaikat	
Raskaan liikenteen taukopaikkojen toteuttamista on kiirehdittävä.	Helsingin satama, ympäristöministeriö, liikenne- ja viestintäministeriö, ELY-keskus, Etelä-Suomen kuljetusyrittäjät ry, Traficom, valtionvarainministeriö, Rakli ry, Hämeen liitto, Helsingin seudun kauppakamari, RT ry, MaRa ry, Helsingin seudun yrittäjät ry, Linja-autoliitto, YTL, Suomen yrittäjät
Raskaan liikenteen taukopaikkojen sijainnit sisällytettävä lopulliseen suunnitelmaan	liikenne- ja viestintäministeriö
Raskaan liikenteen palvelualue ei voi sijaita Ämmässuolla Histan asema-alueen läheisyydessä.	Espoon kaupunki
Kannatetaan laaja-alaisen ohjausryhmäryhmän perustamista valtion ja kuntien edustajien kesken, jotta raskaan liikenteen taukopaikkojen kiireellinen toteutus saataisiin varmistettua.	ELY-keskus
Yhteistyötä pitäisi tehdä myös elinkeinoelämän ja liikenneasemayritysten kanssa, joilla on osaa- mista raskaan liikenteen varikkojen palvelemisesta.	YTL
Varikkoja tulisi edistää toteuttamalla ne ostopalveluna	YTL
Taukopaikkojen puutteen lisäksi siirtokuormausalueiden ja perävaunujen tilapäisten pysäköinti- paikkojen puutteesta on jo muodostunut ongelma.	Etelä-Suomen kuljetusyrittäjät ry
Raskaan liikenteen taukopaikkojen yhteyteen tulisi rakentaa puhtaiden käyttövoimien lataus- ja tankkausmahdollisuudet.	Helsingin seudun yrittäjät ry,
Vantaan Katariinantien rekkaparkkia tulisi jatkaa ainakin seuraavat 5v. Eteenpäin ja kehittää lisää- mällä latausinfraa ja asfaltoimalla tarvittavat pinnat.	YTL
Liikenteen lähipäästöt ja melu	
Nopeusrajoitusten alentaminen hyvä keino sekä melu- että pölyhaittojen vähentämiseksi.	Helsingin kaupunki, HSY
Kitkarenkaiden käytön edistämiseksi tarvitaan kaupungin keinojen lisäksi valtion toimenpiteitä.	Helsingin kaupunki,
Kitkarenkaiden käytön lisääminen kannatettavaa.	Espoon kaupunki
Raskaan liikenteen reittien sijoittamisella on suuri vaikutus ihmisten altistumiseen ilmansaasteille.	HSY
Meluntorjunnan hankkeet tulisi priorisoida pienten ja keskisuurten hankkeiden ohjelmassa.	Vantaan kaupunki
Meluntorjunnan vastuuperiaatteiden tarkistaminen kannatettavaa.	Vantaan kaupunki
Meluntorjunnalle tulisi osoittaa riittävä rahoitus myös valtion omistamien väylien osalta.	HSY
Yhdyskuntarakenteen tiivistäminen välittömästi maanteiden keskeisten pääväylien varrelle lisää meluntorjuntatoimenpiteiden tarvetta.	ELY-keskus
Meluntorjunnan kustannusvastuiden periaatteet meluntorjuntaratkaisuihin ovat valtakunnallisia ja niitä tulee tarkastella kokonaisuutena.	ELY-keskus

Melulle herkkien toimintojen sijoittumista melualueille tulee tarkastella ja suunnitella huolella ennen maankäytön lisäämistä niille alueille.	ELY-keskus
Lentoliikenne ja lentokonemelu tulee huomioida MAL-suunnitelmassa siten, että sen vaikutuksia arvioidaan tekstissä ja vaikutusalueet merkitään kartalle sekä erityisesti se otetaan huomioon määritettäessä tiivistysrakentamiselle soveltuvia kohteita.	Finavia
Liikenneturvallisuus	
Kärkitoimenpiteisiin: ”Aluenopeusrajoitus lasketaan 30 km/h.”	Helsingin seudun pyöräilijät ry
Pieniä liikenneturvallisuusparannuksia toteutettava	KUUMA-seutu, Hyvinkään kaupunki, Nurmijärven kunta, Kirkkonummen kunta, Sipoon kunta
Liikennevalvonnan lisääminen, pääpyöräilyverkon toteuttaminen ja 30 km/h nopeusrajoitusalueiden laajentaminen ovat tärkeitä toimenpiteitä liikenneturvallisuuden parantamisen kannalta.	liikenne- ja viestintäministeriö, ELY-keskus
Joukkoliikenteen ja muiden kestävien liikkumismuotojen osuuden kasvattaminen on tärkeässä roolissa liikenneturvallisuuden parantamisessa.	liikenne- ja viestintäministeriö
Pysäköintipolitiikka	
Pysäköinnin hinnoittelussa ja kapasiteetin mitoituksessa ei tule heikentää liityntäpysäköinnin olosuhteita etenkin kehysalueella.	KUUMA-seutu, Nurmijärven kunta, Kirkkonummen kunta, Vihdin kunta
Seudun yhtenäinen kolmiportainen pysäköintipolitiikka ei ole perusteltua.	KUUMA-seutu, Hyvinkään kaupunki, Mäntsälän kunta, Nurmijärven kunta, Järvenpään kaupunki, Kirkkonummen kunta, Sipoon kunta, Vihdin kunta, Tuusulan kunta, MaRa ry, Helsingin seudun yrittäjät ry, Suomen yrittäjät
Yhteinen pysäköintipolitiikka kannatettavaa.	liikenne- ja viestintäministeriö, Vantaan kaupunki, Nurmijärven kunta
Vastustetaan maksullista pysäköintiä ja pysäköintipolitiikan tiukentamista MAL-suunnitelmaluonnoksessa esitetyllä tavalla.	KUUMA-seutu, Hyvinkään kaupunki, Nurmijärven kunta, Kirkkonummen kunta, Vihdin kunta,
Olisi hyvä lisätä maininnat myös kadunvarsipysäköinnin latauspisteiden ja ns. määränpäälatauksen kehittämisestä: ”Kehitetään kadunvarsilatausta siellä, missä kotilatauksen järjestäminen ei ole mahdollista” ja ”Kehitetään määränpäälatausta kaupungin hallinnassa olevilla pysäköintipaikoilla, kuten liikuntapaikkojen ja liityntäpysäköintien yhteydessä”.	liikenne- ja viestintäministeriö
Pysäköintipolitiikan kaikki toimenpiteet eivät ole kaupunkien toimivallassa.	Espoon kaupunki
Tiukemmalla pysäköinnin hinnoittelulla pystytään ohjaamaan henkilöautoilijoita joukkoliikenteen käyttöön. Ennen tiukemman pysäköintipolitiikan käyttöönottoa joukkoliikenne tulee saada nykyistä toimivammaksi ja houkuttelevammaksi reuna-alueiden asukkaille.	Siuntion kunta
Työpaikoilla tapahtuvan autopysäköinnin muuttaminen veronalaiseksi luontoiseduksi on ongelmalista.	Valtionvarainministeriö

Vastustetaan työpaikoilla tapahtuvan pysäköinnin muuttamista veronalaiseksi luontoiseduksi.	MaRa ry, EK
Kannatetaan markkinaehtoisen pysäköinnin alueelliseen laajentamiseen sekä tonttikohtaisten pysäköintinormien korvaamiseen keskitetyillä pysäköintilaitoksilla (liikkumisen palvelujen keskittymillä). Lisäksi edellytetään, että pysäköintinormit kohtelevat eri toimijoita tasapuolisesti.	Rakli ry
Pysäköintipaikkoja ei tule vähentää epärealistisen alhaiseksi.	Helsingin seudun kauppakamari, MaRa ry, EK
Keskustojen saavutettavuutta ei tule heikentää vaikeuttamalla autoilua ja pysäköintiä.	MaRa ry
Kaupunkipyörille ja sähköpotkulaudoille varatut pysäköintitilat tulee vapauttaa autojen parkkipaikoiksi silloin, kuin niitä ei tarvita.	MaRa ry
Väärinpysäköintiä voisi estää ottamalla käyttöön Turun digitaalinen malli väärinpysäköidystä autosta ilmoittamiseen.	YTL
Liityntäpysäköinti	
Liityntäpysäköinnin kehittäminen tarpeellista.	KUUMA-seutu, Hyvinkään kaupunki, Järvenpään kaupunki, Vantaan kaupunki, Kirkkonummen kunta, Vihdin kunta, Helsingin seudun kauppakamari, VR-yhtymä, Sipoon kunta
Valtiolla oltava suurempi rooli liityntäpysäköinnin kehittämisessä ja hankkeiden rahoituksessa.	Hyvinkään kaupunki
Liityntäpysäköinnin lisäämiseen ei olla varattu rahoitusta, mutta esimerkiksi sopivien kehityshankkeiden yhteydessä sitä on syytä toteuttaa, jos se on kohtuullisin kustannuksin mahdollista.	Vantaan kaupunki
Pääkaupunkiseudulla lyhytmatkainen liityntäliikenne on resurssiviisasta järjestää pyöriin tai mikroliikkumisvälineisiin perustuen.	Vantaan kaupunki
Asemakeskusten läheisten maanpäällisten liityntäpysäköintialueiden osalta on perusteltua korvata liityntäpysäköintiä rakenteellisilla ratkaisuilla.	Järvenpään kaupunki
Veikkolan liityntäpysäköinti toteutettava, mikäli ESA-rata toteutuu.	Kirkkonummen kunta
Väljemmän asukastiheyden alueilla liityntäpysäköinti osa toimivia matkaketjuja.	HSL
Valtion ja kuntien sovittava seudullisesti merkittävien liityntäpysäköintialueiden sijainnista ja toteutuksesta. Alueet toteutettava kustannusjaon mukaisesti.	Helsingin seudun kauppakamari
Itäisen Uudenmaan pääkaupunkiseudulle suuntautuvan liikenteen liityntäpysäköintiin kiinnitettävä erityistä huomiota.	Helsingin seudun kauppakamari
Pyörien sateelta suojattuja tiloja tuleen lisätä.	VR-yhtymä
Liikkumispalvelut, liikenteen digitalisaatio ja automaatio	
Uusien kulkumuotojen ja liikkumispalveluiden mahdollisuudet on tärkeää sisällyttää osaksi kestäväää liikennejärjestelmää ja sen suunnittelua	liikenne- ja viestintäministeriö
Digitalisaatio tärkeä sisällyttää osaksi kestäväää liikennejärjestelmää ja sen suunnittelua	liikenne- ja viestintäministeriö, Traficom, VR-yhtymä

Tulisi tutkia liikenteen uusien teknologioiden ja datan tarjoamia mahdollisuuksia optimoida liikennejärjestelmää. (ei huomioitu riittävästi osana VA.)	Kauniaisten kaupunki
Katuverkkoon liittyvä tietopohja vaatii vielä kehittämistä. Tietovarantojen avaamisen toimenpiteitä on tärkeää avata tarkemmalla ja konkreettisemmalla tasolla	liikenne- ja viestintäministeriö
Elinkeinojen kehityskuva	
Elinkeinojen kehityskuvan karttaa tulee päivittää Focuksen ja Kiila-Senkkerinmäen osalta (nykyisellään Metsäkylä-Focus-Kiila) ja muokata erilliset merkinnät ja selosteet kts. Lasunto.	Tuusulan kunta
Tulisi avata tarkemmin mitä tarkoitetaan sillä, että kunnat osoittavat yrityksille korvaavia sijainteja.	Tuusulan kunta
Suunnitteluhankekäytävä Kehä IV - Tuusulanväylä (kt 45) - Tuusulan itäväylä (mt 11466) - Kulloontien (mt 148) mukaan elinkeinojen kehityskuvaan.	Tuusulan kunta
Kehä III varren korostaminen tuotannon, varastoinnin ja logistiikan kehittyvänä vyöhykkeenä ei kuvaa tulevaa tavoitetilaa. Kehä III kehittyy väylänä tulevaisuudessakin, mutta Aviapolis ja ratikan varsi kehittyvät vahvasti tiiviimmäksi kaupunkirakenteeksi.	Vantaan kaupunki
Tuotannon, varastoinnin ja logistiikan kehittyvät vyöhykkeet merkinnät tulisi uudelleen arvioida.	Vantaan kaupunki
Suunnitelmassa ei riittävästi toimia yritys- ja toimitilarakentamisen edellytysten parantamiseen.	Kirkkonummen kunta
Toimenpiteissä tulisi huomioida Bastukärin yritysalueen logistiikan ja tavaraliikenteen toimivuus sekä työntekijöiden joukkoliikenteen palvelutason paraneminen.	Sipoon kunta
Täydennysrakentaminen on tärkeää elinkeinoelämän edellytysten edistämiseksi.	Rakli ry,
Vt 2 tärkeä liikenneyhteys ja logistinen alue elinkeinoelämän kannalta.	Hämeen liitto,
Kuntien erilaiset hiilineutraalisuushjelmat ovat haitallisia elinkeinoelämän ja rakentamiseen kohdistuvien vaatimusten osalta. Yhtenäinen ohjelma olisi parempi.	RT ry,
Tarve keskustojen saavutettavuuden parantamiselle ja elävöittämissuunnitelmoille.	MaRa ry,
Tarvitaan lisätoimenpiteitä elinkeinoelämän edellytysten edistämiseksi.	Helsingin seudun yrittäjä ry, YTL,
Kehä III pitäisi tunnistaa paremmin tärkeänä logistiikka yhteytenä, jota tulisi kehittää välttämättä liikenteen ruuhkautumista.	YTL
Elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin liittyvät toimenpiteiden esitykset eivät ole läheskään yhtä painavia kuin muissa kokonaisuuksissa.	Suomen yrittäjät
Hankeyhtiöiden suuret ratahankkeet	
Lentorata tulee lisätä vuosina 2032–2035 toteutettavien hankkeiden listalle.	Helsingin kaupunki, Uudenmaan liitto, Porvoon kaupunki,
Lentorataa ei tulisi käsitellä MAL-suunnittelussa, koska sillä on valtakunnallisesti niin suuri merkitys. Lentoradan osalta tulee selvittää suorat lähijunaliikennevuorot Keravan asemalta Helsinki-Vantaan lentoasemalle.	Keravan kaupunki
Lentoradan suunnittelua tulee jatkaa.	Päijät-Hämeen liitto, VR-yhtymä

Lentorata tulee sisällyttää joukkoliikenteen 2040-runkoverkkoon ja toteutuksen lähteä liikkeelle alkavalla hallituskaudella.	VR-yhtymä
Itärata tulee lisätä vuosina 2032–2035 toteutettavien hankkeiden listalle.	Porvoon kaupunki
Espoo-Salo-oikoradan toteuttamista tulee edistää määrätietoisesti. (Hanke tulisi sisällyttää karttoihin)	KUUMA-seutu, Uudenmaan liitto, Nurmijärven kunta, Vihdin kunta, VR-yhtymä
Helsinki-Tampere-rata tulisi sisällyttää karttoihin ja huomioida jatkossa MAL-suunnittelussa.	
Hankeyhtiöiden ratakankkeiden kytkeminen osaksi investointiohjelmaa. ESA-radan toteutus tulee käynnistää ennen vuotta 2030.	Uudenmaan liitto
ESA-radan rakentaminen edellyttäisi kolmansia kaistoja Turun moottoriteille ja lähijunaliikenteen varikoita.	ELY-keskus
Tulisi tarkastella seudun yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän kehitystä sekä vaadittavia investointeja myös uusien valtakunnallisten ratojen näkökulmasta.	ELY-keskus
Suurten ratakankkeiden vaikutuksia ja hyötykustannusta tulisi selvittää tarkemmin.	Kirkkonummen kunta
ESA-rata ei saa heikentää Rantaradan palvelutasoa.	KUUMA-seutu, Nurmijärven kunta, Kirkkonummen kunta
Suurien ratakankkeiden suunnittelu olisi tärkeä kytkeä tiiviimmin Helsingin seudun kaupunkiseutujen maankäytön ja liikennejärjestelmän suunnitteluun.	Päijät-Hämeen liitto, VR-yhtymä
Vastustetaan Suomiradan edistämistä hankeyhtiön esittämän oikoratavaihtoehdon mukaisesti.	Hämeen liitto
Kansainväliset ja valtakunnalliset yhteydet tulisi huomioida paremmin osana liikennejärjestelmän kehittämistä.	VR-yhtymä
Investointiohjelma 2024-2035	
Suunnitelman kokonaisinvestointien määrä on täysin riittämätön ja se vaarantaa seudun kasvutavoitteiden saavuttamisen.	Helsingin kaupunki
Tieliikenteen päästöjen ja liikennesuoritteen vähentämisen kannalta tieliikenteen hankkeita tulee tarkastella kriittisesti.	Helsingin kaupunki
Valtion osallistuttava metron kulunvalvonnan kehittämisen lisäksi metron muun infrastruktuurin perusparannuksiin vuosina 2023-2028.	Helsingin kaupunki
Viikin-Malmin pikaraitiotien rakentaminen tulee liittää Lahdenväylän vyöhykkeen hankekokonaisuuteen, jonka toteutus alkaa 2024–2027.	Helsingin kaupunki
Satamatunneli tulee lisätä osaksi investointiohjelmaa (vuosille 2028–2031).	Helsingin kaupunki
Helsingin päärautatieaseman vaihtoyhteyksien parantaminen tulee lisätä investointiohjelmaan (vuosille 2028–2031).	Helsingin kaupunki
Helsingin päärautatieaseman vaihtoyhteyksien parantaminen tärkeää.	VR-yhtymä
Helsinki-Pasila rataosuuden kehittäminen, kapasiteetin nosto ja matkaketjujen digitalisaatio tulee nostaa kärkitoimenpiteiden joukkoon. (3,6 mrd.€)	VR-yhtymä

Hankkeita tulee arvioida sen mukaan, että ehkäiseekö hanke segregaatiokehitystä.	Vantaan kaupunki
Vt 25 kehittämistoimenpiteet tulee tehdä viipymättä.	Hyvinkään kaupunki, Mäntsälän kunta, Uudenmaan liitto
Investointiohjelmassa seudun kannalta oikeita hankkeita.	KUUMA-seutu, Uudenmaan liitto, RT ry,
Pääradan 3. vaihe toteutettava heti 2. vaiheen jälkeen	KUUMA-seutu, Uudenmaan liitto, Nurmijärven kunta, Hyvinkään kaupunki, Järvenpään kaupunki, Hämeen liitto
Pääradan lisäraiteiden tarve ja niiden vaatima tilantarve ovat epäselviä. Aiemmin laaditut suunnitelmat eivät tarjoa kaikin puolin toimivia ja toteutuskelpoisia ratkaisuja.	Vantaan kaupunki
Päärataan liittyviin tarkasteluihin tulee liittää vaihtoehto, joka perustuu Lentoradan toteuttamiseen.	Vantaan kaupunki
Kansallisissa ratahankkeissa tulisi keskittyä nykyisten raideyhteyksien kehittämiseen.	Järvenpään kaupunki
Valtateiden 3 ja 4 välille tulee esittää yhtenäinen suunnitteluhankkeikäytävänä Kehä IV - Tuusulanväylä (kt 45) - Tuusulan itäväylä (mt 11466) - Kulloontien (mt 148) .	Tuusulan kunta
Mt 148 kehittämistä tulee jatkaa siten, että nelikaistaista osuutta jatketaan itään ja länteen, koska vaikutusalueen maankäyttö kehittyy todella voimakkaasti erityisesti työpaikkarakentamisen osalta.	Keravan kaupunki,
Valtateiden 3 ja 4 kehittämishankkeiden toteutuminen on tärkeää.	Uudenmaan liitto, Hämeen liitto
Ruskeasannan aseman toteutus lisättävä suunnitelmaan.	Tuusulan kunta
Kehä IV -yhteyttä toteutettava vaiheittain jo ennen vuotta 2030.	Tuusulan kunta
Keski-Uudenmaan pohjoinen logistiikkayhteys tulisi toteuttaa jo kaudella 2024–2027.	Uudenmaan liitto
Keski-Uudenmaan pohjoisen logistiikkayhteyden toteuttaminen kaudella 2028–2031 kannatettavaa.	Järvenpään kaupunki
Hyrylän itäisen ohikulkutien suunnittelu ja toteutus tulee ottaa huomioon mm. Tuusulan itäväylän (mt 11466) ja Kulloontien (mt 148) jatkosuunnittelussa. Tuusula ei aio jättää kokonaisuutta pois.	Tuusulan kunta
Espoon kaupunkiradan hankelaaajuutta ei tulisi kasvattaa (Espoon kaupunkiradan lisätoimenpiteet)	Kauniaisten kaupunki
Kt 50 länsiosan ja Kt 51 Kirkkonummi - Siuntio liikenteen toimivuutta ja liikenneturvallisuutta sekä liittymätarpeita tulee edistää.	Nurmijärven kunta, Kirkkonummen kunta
Olemassa olevan liikennejärjestelmän tehostamis- ja ylläpitotoimenpiteet tärkeitä.	Ympäristöministeriö, liikenne- ja viestintäministeriö
Investointiohjelman tarkastelua tulee täydentää pidemmän aikajänteen näkemyksellä (investointiohjelma vuoteen 2040).	Espoon kaupunki
Investointiohjelman hankkeiden priorisointia kokonaistaloudellisen vaikuttavuuden näkökulmasta ei kannateta.	Espoon kaupunki
Lapinkylän asema tulisi lisätä investointiohjelman kaudelle 2032-2035.	Vantaan kaupunki
Mt 152 (Kehä IV) ei ole tärkeimpiä hankkeita priorisoinnissa.	Vantaan kaupunki
Kehä IV toteuttamista kiirehdittävä	Helsingin seudun kauppakamari, YTL

Valtion tulisi osallistua ratikka- ja metrovarikoiden kustannuksiin.	Vantaan kaupunki, Helsingin kaupunki
Kävelyn ja pyöräilyn edistämishojelman ja asemanseutujen kehittämissä pakettien kuntakohtaisia kustannuksia on vaikea hahmottaa.	Vantaan kaupunki
Seudun tulevaisuushaasteet, jotka kytkeytyvät seudun pääväylien liittymien kehittämiseen, eivät tule MAL-suunnitelmassa riittävästi esille.	Kirkkonummen kunta
Vt 7 Sipoonlahden eritasoliittymän parantamisen ja pikavuoropysäkkien rakentamisen suunnittelu- ja toteutusvalmiutta on tarpeen edistää.	Sipoon kunta
Maantieverkolla on tärkeitä parantamistarpeita mm. Kehä III:lla, Kehä I:llä, Vt 1:llä ja Tuusulanväylällä, joita ei ole suunnitelmaluonnoksen investointihankkeiden listalla	ELY-keskus
Seudullisen liikennejärjestelmän kehittämissä investoinneissa on mukana myös hankkeita, jotka tukevat yksinomaan maankäytön kehittämistä ja ovat kaupunkien itsensä rahoitettavia.	ELY-keskus
Rantarata Siuntio-Kirkkonummi tulisi muuttaa kaksiraiteiseksi.	Siuntion kunta
Raideliikenteen hankkeista aiheutuu vesihuollolle merkittäviä lisäkustannuksia, joiden takaisinmaksu vesihuollon maksujen kautta muodostuu ajallisesti joko äärimmäisen pitkäksi tai ei kokonaisuudessaan edes toteudu.	HSY
Johtosiirtoinvestoinnit tulee ottaa huomioon MAL-suunnitelmaan sisältyvien liikennehankkeiden budjetoinnissa, sillä ne ovat edellytys liikennehankkeiden toteuttamiselle.	HSY
Hankkeiden keskinäiseen ajoitukseen ja niiden aiheuttamiin liikennejärjestelyihin tulee kiinnittää nykyistä enemmän huomiota. Koordinoimaton toteutus voi johtaa hallitsemattomiin liikennevaikutuksiin ja heikentää kohtuuttomasti joukkoliikenteen kilpailukykyä.	HSL
Perusväylänpidon pitkään jatkunut alimitoitettu määrärahasaaste tulee korjata.	RT ry
Hankkeiden toteuttamisen realistisuutta tulisi arvioida kriittisesti.	Yhdyskuntasuunnittelun seura ry
Tulisi edistää Helsinki Garden hanketta.	MaRa ry
Tärkeitä investointihankkeita ovat mm. Helsinki-Pasila-yhteysvälin kehittäminen, Helsingin asetinlaitteen uusiminen, rataverkon rakenneongelma- ja pullonkaulakohtien parannukset sekä liikenteen äly- ja teknologiajärjestelmät.	VR-yhtymä
Kerava-Nikkilä rataosan avaamisessa henkilöliikenteelle tulisi huomioida sen negatiiviset vaikutukset liikennöintiin Vuosaaren ja Sköldvikin teollisuusklusterin välillä.	VR-yhtymä
Tulisi lisätä Keilaniemen liittytärämpit Länsiväylälle.	Espoon kaupunki
Tulisi lisätä Keilaniemen kohdalta ylittävän sillan perusrakennus	Espoon kaupunki
Tulisi lisätä Matinkylän liittytärämpit Länsiväylälle	Espoon kaupunki
Pienet ja keskisuuret MAL-hankkeet	
Tuusula esittää lisäyksiä MAL-hankeohjelmaan. (useita kts. lausunto)	Tuusulan kunta
Hankkeiden ohjausta tulee kehittää ja varmistaa, että hankkeet saadaan toteutusvalmiuteen	Tuusulan kunta

Edellisen kauden hankkeiden rahoitus olisi turvattava niin, että ne eivät rasita tulevan sopimuskauden hankkeiden rahoitusta.	Hyvinkään kaupunki
Vt 25 Kalevankadun ja Jokelantien mt 1421 liittymien sekä vt 3 / vt 25 / 130 liittymäalueen parantaminen lisättävä.	Hyvinkään kaupunki
Valtion rahoitus Helsingin seudun pieniin liikennehankkeisiin tulee nostaa vähintään 60 milj. euroon kaudella 2024–2027.	Hyvinkään kaupunki, Nurmijärven kunta, KUUMA-seutu, Järvenpään kaupunki, Kirkkonummen kunta
Kauniaisten baana oltava mukana ohjelmassa.	Kauniaisten kaupunki
Meluntorjuntakohteita tulisi lisätä Mäntsälään Oikoradan ja Vt4 läheisyyteen.	Mäntsälän kunta
Edellisen kauden hankkeiden toteuttaminen tärkeää mm. Masalan portin eritasoliittymä, Kehä III Kirkkonummi & Kapulin eri tasoliittymä, vt25 Mäntsälä.	KUUMA-seutu, Mäntsälän kunta
Karttaesitys hankkeista helpottaisi niiden tunnistamista.	Uudenmaan liitto
Jalankulku- ja pyöräverkon investointeihin tulee lisätä Nupurintien kävely- ja pyörätieyhteys.	Espoon kaupunki
Turunväylän melusuojaus (vaihe 2) Veikkolassa tulee lisätä ohjelmaan.	Kirkkonummen kunta
50-50 -kustannusjakoa parempi lähtökohta olisi, että valtio vastaisi valtion väylistä ja niiden kustannuksista ja kunnat katuverkosta.	Sipoon kunta
Vaikutusten arviointi (SOVA)	
Arvioinnin tekemiseen tulee eri vaiheissa varata riittävästi aikaa, jotta arviointi ehditään tehdä laadukkaasti ja siitä on mahdollisimman paljon hyötyä.	ELY (SOVA)
Arvioinnissa keskitytään monessa yhteydessä vain liikennejärjestelmän vaikutusten arviointiin. Olisi kiinnitettävä huomiota myös maankäytön ja asumisen vaikutusten tarkasteluun riittävällä tasolla.	ELY (SOVA)
Arvioinnin suosituksissa tulee voimakkaammin korostaa tarvetta pysäyttää yhdyskuntarakenteen hajautuminen. On ehdottoman tärkeää, että tavoitteena on kohdistaa uusi asuntotuotanto 95-prosenttisesti kestävien kulkumuotojen äärelle kaikissa seudun kunnissa.	ELY (SOVA)
MAL-suunnitelmaluonnoksen ilmastovaikutusten arviointi on laadukasta. Arvioinnissa tuodaan hyvin esiin, että suunnitelman toimenpiteet eivät riitä jo asetettujen sitovien ilmastotavoitteiden saavuttamiseen, vaan niiden tavoittelu edellyttää selkeästi sitovampia ja tehokkaampia toimenpiteitä.	ELY (SOVA)
Ilmastovaikutusten arvioinnin tulokset tulee huomioida paremmin toimenpiteissä ja suosituksissa.	ELY (SOVA)
Arvioinnissa on syytä huomioida myös vedenottamoiden suoja-alueet ja niiden liittyvät rakentamisen rajoitukset.	ELY (SOVA)
Suurten väylä- ja ratahankkeiden osalta MAL-sopimuksessa on syytä vieläkin voimakkaammin sitoutua lieventämään ekologisiin yhteyksiin kohdistuvia haittoja sekä hyvittämään syntyviä luontohaittoja ekologisen kompensaation keinoin silloin, kun lieventämistoimet eivät ole mahdollisia tai riittäviä.	ELY (SOVA)
ELY-keskus on suositellut vaikutusten arviointiselostukseen tehtävän ns. ”mitä jäi tekemättä” - luku, jossa käsiteltäisiin ja perusteltaisiin prosessin arviointiin liittyviä esiin nousseita ideoita, tunnistettuja tarpeita yms., joita ei syystä tai toisesta otettu mukaan arviointiin.	ELY (SOVA)

ELY korostaa tunnistettujen ristiriitaisten toimenpiteiden ja toimintaympäristön muutosten osalta huolellisen jatkosuunnittelun merkitystä haitallisten vaikutusten ehkäisemisessä, lieventämisessä ja tarvittaessa kompensoinnissa, ristiriidat huomioiden ja niitä mahdollisuuksien mukaan vähentäen.	ELY (SOVA)
MAL-suunnitelmassa melulle altistuvien määrän nousun n. 50 % nykyisestä ja EU:n melulle altistuvien vähentämistavoitteen – -30 % vuoteen 2030 mennessä – välillä on ristiriita, johon suunnitelmassa ei kiinnitetä riittävästi huomiota. Esitetyt lieventämiskeinot eivät ole riittäviä ratkaisemaan melusta aiheutuvia haittoja tuleville asukkaille, asukkaiden terveydelle ja viihtyisyydelle.	ELY (SOVA-täydennys)
Arviointiselostuksen mukaan suunnitelman mukaiset meluasteet laskevat melulle altistuvien määrää hieman vertailupohjan verrattuna. Jää epäselväksi, onko arviossa huomioitu melulle altistuvien asukkaiden kokonaismäärän kasvu.	ELY (SOVA-täydennys)
Meluntorjunnan ja laadukkaiden lieventämiskeinojen tarvetta ja tärkeyttä tulee nostaa esiin myös MAL-suunnitelmassa ja arvioinnin pohjalta nousevissa toimenpiteissä. Toimenpiteillä tulee ohjata asumista pois pahimmilta melualueilta myös lentomelualueet huomioiden.	ELY (SOVA-täydennys)
MAL-suunnitelmassa ei ole lainkaan huomioitu tärinän ja runkomelun vaikutuksia. Vaikka niistä aiheutuvien haittojen lieventäminen ja poistaminen on yleensä teknisesti ja taloudellisesti mahdollista myös tiiviissä kaupunkirakenteessa, aiheutuu niistä kuitenkin merkittäviä kustannuksia rakentamiselle. Tästä syystä MAL-suunnitelman tulisi käsitellä myös tärinän ja runkomelun vaikutuksia rakentamiseen ja sen kannattavuuteen.	ELY (SOVA-täydennys)
Vaikutusten arviointi	
Tiemaksujen ja ympäristövyöhykkeiden negatiivisia vaikutuksia ei ole huomioitu vaikutusten arvioinnissa.	Hyvinkään kaupunki, Nurmijärven kunta, Järvenpään kaupunki, Kirkkonummen kunta, Sipoon kunta, Vihdin kunta
Suunnitelmaluonnoksen arviointiselostus on hyvin laaja. Rakennetta jäsentämällä, selkeyttämällä ja tiivistämällä sekä otsikoinnilla luettavuutta olisi voinut vielä parantaa ja sitä kautta vaikutuksista voisi saada helpommin kokonaiskäsityksen.	Uudenmaan liitto
Menestyvä -tavoitteen osalta hk-lukuarvon rinnalla olisi voinut kuvata vielä laajemmin laadullisilla asiantuntija-arvioinneilla saatuja johtopäätöksiä.	Uudenmaan liitto
Olisi ollut hyvä, jos investointiohjelman vaikutukset olisi arvioitu hankkeittain, sekä tuotu esille ne hankkeet ja toimenpiteet, joita on arvioitu MAL-suunnittelun aikana, mutta jotka eivät ole valikoituneet suunnitelmaan.	Uudenmaan liitto
Nopeusrajoitusten laskun vaikutuksia selvitettyä tulee tuoda esille työmatkaliikenteen matka-aikojen pidentymisen vaikutukset linja-autoliikenteen ja henkilöautoliikenteen osalta. Matka-aikojen pidentyminen vaikuttaa suoraan asukkaiden arjen sujuvuuteen ja sitä kautta heikentävästi hyvinvointiin	Nurmijärven kunta,
Vaikutusten arviointi on laadukkaasti tehty.	Ympäristöministeriö, liikenne- ja viestintäministeriö, ELY-keskus, Siuntion kunta, Traficom, Päijät-

	Hämeen liitto, Vantaan kaupunki, valtiovarainministeriö, Väylävirasto, Yhdyskuntasuunnittelun seura ry
Olisi hyvä laatia vaikutusten arvioinnista kuvailulehteä laajempi tiivistelmä ja huomioida SOVA 4 & 11 §:t.	ympäristöministeriö
Tärkeää on, että vaikutusten arviointi tuottaa ehdotuksia suunnitelman jatkovalmisteluun.	liikenne- ja viestintäministeriö
Investointiohjelmaan valittujen ja siitä pois jätettyjen hankkeiden vaikutusten arviointi ei ole ollut läpinäkyvää eikä yhteismitallista, eikä sitä ole dokumentoitu.	Espoon kaupunki
Vaikutustenarviointiselostuksessa olisi syytä tuoda selkeämmin esille vaikutustenarvioinnin tulosten pohjalta suunnitelmaan tehdyt muutokset myös itse selostuksessa liitetaulukon sijaan.	Järvenpään kaupunki
Vaikutusten arvioinnin vaikutus suunnitelmakokonaisuuteen on varsin vähäinen ja sen tarkoitus tuntuu typistyvän SOVA-lain vaatimukseen vastaamiseen. Selvityksiä on myös tilattu ja laadittu paljon, mutta niidenkin kohdalla vaikutus itse suunnitelmaan jää osin hämärän peittoon.	Järvenpään kaupunki
Arviointi on nyt keskittynyt enemmän yksittäisiin ilmiöihin, kuin suunnitelmakokonaisuuteen. Liikenteen vaikutusten arviointi korostuu.	Espoon kaupunki
Monia seudullisia ilmiöitä tarkastellaan vahvasti liikenteellisinä silloinkin, kun niitä olisi perusteltua tarkastella myös muista näkökulmista. Laajempi yhteiskuntataloudellinen lähestyminen antaisi paremman käsityksen paitsi MAL-suunnitelman suorista ja välillisistä kustannuksista myös sen vaikuttavuudesta.	HSY
Ristiriitaisuuksia tulisi pyrkiä tunnistamaan paremmin ja kuvata niiden merkitys suunnitelman vaikutuksissa. Kaikilta osin ei ole pystytty tunnistamaan erilaisia riskitekijöitä ja niiden todennäköisyyksiä.	Espoon kaupunki
Ajoneuvokannan sähköistyminen on ennakoitua nopeampaa, eikä sitä ole huomioitu vaikutusten arvioinnissa.	Kirkkonummen kunta
Vaikutusten kokonaisuus ei erotu yksittäisen kunnan tai ns. kuntaryhmän näkökulmasta selvästi arviointiselostuksen pohjalta.	Vihdin kunta,
Vaikutusten arvioinnissa on tehty kunnianhimoista kehitystyötä mm. hiilinielujen- ja varastojen arvioinnissa, luonnon monimuotoisuuden arvioinnissa sekä palveluiden saavutettavuuden, liikkumisen ja asumisen kustannusten sekä liikkumismahdollisuuksien arviointi, joiden osalta on huomioitu saavutettavuuden kehitystä erityisesti seudun väestön näkökulmasta.	Traficom
Infrarakentamisen ilmastovaikutuksia olisi hyvä tarkastella osana kokonaisuutta.	HSY
Vertailupohjan oletuksia olisi voinut arvioida tarkemminkin.	valtiovarainministeriö
Tulisi arvioida ja ilmaista selkeämmin, mitä toimenpiteitä maankäytöltä, asumiselta ja liikenteeltä vaadittaisiin hiilineutraalisuutavoitteen toteuttamiseen.	valtiovarainministeriö

Hyvinvointitavoitteen toimenpiteet ja vaikutusten arviointi ovat epämääräisiä ja niitä tulisi tarkentaa.	valtiovarainministeriö
Suunnitelmaluonnoksessa ja sen vaikutusten arvioinnissa tulisi kiinnittää enemmän huomiota päästövähennysten saavuttamiseen. Väestön ja liikennemäärien kasvusta aiheutuvia päästöjä ei ole arvioitu riittävästi.	valtiovarainministeriö
Seuraavalla MAL-suunnittelukierroksella vaikutusten arviointiin tulisi lisätä yhteenlasketut tavoitteet kestävien kulkumuotojen markkinaosuuksille kunta- ja aluetasolla.	HSL
Liikennehankkeiden rakentamisen aikaiset päästöt tulisi jatkossa huomioida osana vaikutusten arviointia.	Väylävirasto
Kaikkien toimenpiteiden osalta arvioitava vaikutukset yritysten kilpailukykyyn ja vältettävä saavutettaviin hyötyihin nähden ylimitoitettuja toimenpiteitä ja vaatimuksia.	Helsingin seudun kauppakamari
Liikenteen saavutettavuusanalyysissä tulisi huomioida laajempi pendelöintialue, erityisesti Riihimäki ja Hämeenlinna sekä muu kasvukäytävä Tampereelle asti.	Hämeen liitto
Tulisi kiinnittää huomioita liikenteen toimenpiteiden vaikutuksiin matka-aikoihin, keskustan saavutettavuuteen, jakelutehokkuuden ja logistiikan heikkenemiseen sekä niiden aiheuttamien toimenpiteiden lisäkustannuksiin yrittäjille. Myös vaikutukset saavutettavuuteen ja sosiaaliseen oikeudenmukaisuuteen tulisi arvioida paremmin.	MaRa ry,
Tiemaksujen vaikutus Helsingin kaupungin keskustaan on negatiivinen, eikä positiivinen elinkeinoelämän kilpailukykyyn ja keskustan elinvoimaisuuden kannalta.	MaRa ry
Yritysvaikutuksia ei ole arvioitu riittävän kattavasti esim. liikkumisen kustannuksia käsittelevässä kohdassa asiaa tarkastellaan vain yksityishenkilöiden näkökulmasta.	Helsingin seudun yrittäjät ry, Suomen yrittäjät
Yhteistyö ja osaaminen vaikutusten arviointiin liittyen mm. laaja-alaiseen tulevaisuuden ennakkointiin ja heikkojen signaalien tunnistamiseen ja ulkopuolisten vaikutusten arvioinnin ja resilienssin ja joustavuuden arvioinnin ja parantamiseen liittyen mahdollista.	Tulevaisuuden tutkimuksen seura
Muut yleiset huomiot	
Toimenpiteiden vastuutahoja tulisi tarkentaa.	KUUMA-seutu, Uudenmaan liitto, Kirkkonummen kunta
Kuvan 4 joukkoliikenneinvestointeihin kytkeytyvät vyöhykkeet tulisi selkeyden vuoksi merkitä eri värillä kuin pohjakartan vesistöt.	Tuusulan kunta
Suunnitelma on liikennepainotteinen. M-, A- ja L -sektoreiden integroitumista sekä suunnittelussa, vaikutusten arvioinnissa että työmenetelmissä.	Uudenmaan liitto, valtiovarainministeriö
Suunnitelmassa pitäisi huomioida laajemmin ilmastonmuutoksen hillintä ja siihen sopeutuminen sekä kiertotalous ja luonnon monimuotoisuus.	Uudenmaan liitto
Kärkitoimenpiteiden valintaa ja merkitystä voisi avata suunnitelmassa.	Uudenmaan liitto
MAL-suunnitelman toteutumisen seurantaa tulisi kehittää.	Uudenmaan liitto
Seudullisessa suunnittelussa pitää pystyä ratkaisemaan myös asioita, jotka eivät suoraan tuo hyötyä sijaintikunnalle, mutta ovat välttämättömiä seudun kehitykselle.	liikenne- ja viestintäministeriö

Suunnitelmassa tulisi huomioida logistiikan digitalisaatiostrategia sekä periaatepäätös liikenteen automaation edistämisestä.	liikenne- ja viestintäministeriö
Ennallistamisasetuksen, maankäyttömuutosmaksujen, maankäyttö- ja rakennuslain ja lunastuslain mahdollisia vaikutuksia MAL-suunnitelman toteuttamismahdollisuuksiin ei ole otettu riittävästi huomioon valmistelussa.	Keravan kaupunki
Suomen- ja ruotsinkieliset esittelydiat eivät ole identtiset, toisin sanoen aineistot poikkeavat toisistaan. Esittelydioiden pitäisi olla yhdenmukaiset.	Kirkkonummen kunta
Suunnitelma on vaikealukuinen mm. luku 5 s.23–110 ja s.21. Lukuja tulisi kehittää lukijaystävällisemmäksi.	Kirkkonummen kunta
Pääkarttaan lisätä Talman monipuolinen keskus Nikkilän ja Keravan väliin kartta 3.	Sipoon kunta
MAL-alueen rajausta tulisi tarkastella uudelleen laajemman pendelöintialueen mukaan.	Porvoon kaupunki
Suunnitelman hyväksyttävyyden parantamiseksi voisi olla paikallaan, että suunnitelmassa tuotaisiin selkeämmin näkyväksi henkilöautoliikenteen erilainen merkitys ja rooli seudun eri osissa.	Väylävirasto
MAL-sopimus tehtävä nykyistä sitovammaksi ja määriteltävä soveltuvin osin sopimuksen noudattamatta jättämisestä sanktiot.	Helsingin seudun kauppakamari
Tavoitteena pitää olla vähintään Helsingin seudun laajuinen päästövähennys- tai hiilineutraalisuusohjelma, jotta yrityksiä kohdeltaisiin yhdenmukaisesti sijainnista tai toimipaikasta riippumatta.	Helsingin seudun kauppakamari
Yhteistyö laajemman pendelöintialueen kanssa tärkeää mm. Kanta-Häme ja kasvukäytävä.	Hämeen liitto
Kärkitoimenpiteissä ei ole huomioitu henkilöautoilun merkitystä ja suunnitelmalla edistetään ainoastaan joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä. Suunnitelma tulee kirjoittaa kokonaan uudestaan liikenteen kehittämisen kannalta ja siitä tulee poistaa vastakkainasettelu eri liikkumismuotojen väliltä.	MaRa ry,
Suunnitelman ohjelmakauden horisonttia tulisi ulottaa 2050-luvulle saakka etenkin liikennejärjestelmän osalta.	VR-yhtymä
Metro- ja raitioliikenteessä tulisi harkita Tampereen mukaista kilpailutusta.	VR-yhtymä
Suunnitteluun vaikuttavien ja huomioitavien epävarmuustekijöiden listalle tulisi lisätä 1) tekoälyteknologian vauhdittaman digitaalisen hybridimurroksen suoria ja välillisiä vaikutuksia työhön, palveluihin, asumiseen, muihin toimintoihin ja liikenteeseen ja 2) Itämeren turvallisuuslanteen kiristymisen (Liite 1)	Tulevaisuuden tutkimuksen seura
Helsingin keskustan vetovoimaa ja saavutettavuutta kaikilla liikkumismuodoilla tulee parantaa.	EK
MAL-suunnitteluprosessi	

MAL-suunnittelussa monimutkainen päätöksentekorakenne – tarve laatia arviointi suunnittelu- ja päätöksentekoprosessista.	Helsingin kaupunki, Kauniaisten kaupunki, Uudenmaan liitto, Espoon kaupunki, Järvenpään kaupunki, Vantaan kaupunki
Suunnitelman viimeistelyaikataulu, lausuntoaika ja päätöksentekoon käytettävä aika on liian tiukka.	Tuusulan kunta, Mäntsälän kunta
Olisi tarve M- ja A-ryhmien tapaan L-ryhmälle, joka hahmottaisi koko alueen liikennejärjestelmäkentän.	Uudenmaan liitto
Poliitikkojen ennakoivampaa kuulemistä ja sitouttamista työn aikana on syytä lisätä.	Uudenmaan liitto, Järvenpään kaupunki, Vihdin kunta,
LVM esittää, että sen edustaja HLJ-toimikunnassa vaihdetaan jäsenestä asiantuntijajäseneksi.	liikenne- ja viestintäministeriö
MAL-suunnitteluprosessi on nyky muodossaan raskas ja kuntien resursseja kuluttava. Jatkossa tulee pyrkiä löytämään resurssiviisaampia tapoja tuottaa suunnitelma ja sen tausta-aineistot.	Espoon kaupunki, Järvenpään kaupunki
Liikennejärjestelmäsuunnittelua on tehty omana itsenäisenä prosessinaan ilman riittävän tiivistä kuntayhteistyötä.	Espoon kaupunki
Valmistelun ja päätöksenteon suhde näyttäytyy epäselvänä ja monimutkaisena.	Järvenpään kaupunki
Siuntion kunta esittää, että se otetaan mukaan myös maankäytön ja asumisen osalta Helsingin seudun MAL-seutuyhteistyöhön.	Siuntion kunta
Porvoon kaupunki tulisi kytkeä osaksi MAL-suunnittelu & -sopimisualueita.	Porvoon kaupunki
Valmistelussa tulisi jatkossa pohtia esimerkiksi Tampereen kaupunkiseudun mallin mukaista valmistelua, jossa MAL-suunnitelman tavoitteet viedään myös seudun kuntien/kaupunkien valtuustoiden hyväksyttäväksi.	Vihdin kunta
PKS:n näkökulmat ja vaikuttavuus korostuu suhteessa KUUMA-kuntiin.	Vihdin kunta
MAL-aluetta tulisi laajentaa nykyistä useampiin kuntiin pendelöintiin perustuen.	Helsingin seudun kauppakamari
MAL-sopimuskierron sujuvoittaminen tärkeää.	RT ry
Asukasosallistaminen vähäistä ja vaikea saada selkoa, miten asukasbarometrin tulokset on huomioitu suunnitelman valmistelussa.	Yhdyskuntasuunnittelun seura ry,
MAL-sopimusten legitimitteettiä, menettelyjen läpinäkyvyyttä ja demokraattisuutta tulee kehittää.	Yhdyskuntasuunnittelun seura ry
Suunnitelman sisällössä näkyy, ettei sitä ole valmisteltu yhteistyössä elinkeinoelämän toimijoiden, järjestöjen ja yritysten kanssa ja lopputulos on heikko elinkeinoelämän toimintaedellytysten edistämisen näkökulmasta. Jatkossa suunnitelma tulisi valmistella yhteistyössä eri toimijoiden osamista hyödyntäen.	MaRa ry
VR toivoo raideliikenteen osalta jatkossa lisää työpajatyöskentelyä sekä kattavaa rautatieliikennehankkeiden läpikäyntiä MAL-selvitystyön yhteydessä.	VR-yhtymä

Toivotaan jatkossa tiiviimpää vuorovaikusta ja yhteistyötä elinkeinoelämän kanssa elinkeinoteeman yhteensovittamiseksi MAL-teemojen kanssa.	YTL
Tulevaisuuden tutkimuksen seura on kiinnostunut yhteistyöstä seuraavissa teemoissa yhdyskuntatalouden tarkasteleminen kiertotalousekosysteeminä ja liikennejärjestelmän tarkasteleminen saavutettavuuspalveluna tai muiden palveluiden osana.	Tulevaisuuden tutkimuksen seura

5. Vastaukset asukaskyselyyn

Vastaajien kokonaismäärä oli 26.5.2023 oli 10 kpl. Vastaukset on kuvattu kysymyksittäin.

1. MAL 2023 -suunnitelman tavoitteena on, että Helsingin seutu on vuonna 2040 hiilineutraali, hyvinvoiva ja menestyvä. Mikä tavoitteista on mielestäsi tärkein?

- Vastaajista 70 % piti hyvinvoiva -tavoitetta tärkeimpänä ja 30 % piti menestyvä -tavoitetta tärkeimpänä. Kukaan vastaajista ei pitänyt hiilineutraalius- tavoitetta tärkeimpänä.

2. Miltä MAL 2023 -suunnitelman kokonaisuus vaikuttaa?

Vastaajien määrä: 6

Vastaukset
Sekavalta. Tavoitteet ristiriidassa keskenään. Paljon suunnitelmia toteutettavana nopealla aikataululla; tehdäänkö kiireellä ja toteutus ja suunnitelmat jää puolitiehen ja lopputulos on epäonnistuminen, kuten kävi raidejokerin kanssa (yliopiston olemassaolo Viikissä tuli projektille yllätyksenä --> kustannusten kasvu lisäinvestointien takia, puuttumaan jäänyt Itäkeskuksen päätepy-säkki..)
Hyvä ja laaja. Onko liiankin laaja.
Hyvältä
Huonolta. Liikaa kerrostaloja. Nopeusrajoituksia ei tule laskea.
Henkilöautoilijan kannalta suunnitelma on huono, koska toteutuessaan suunnitelma haittaisi ja hidastaisi merkittävästi autoilua. Missään tapauksessa Helsingin sisääntulomoottoriteiden nopeusrajoituksia ei pidä laskea. Useilla väylillä nopeusrajoitus on jo nyt tiehen nähden liian alhainen. Esimerkkeinä Länsiväylä välillä Kehä II - Kivenkahti 80 km/h aiheuttaa merkittävää liikenteen hidastumista. Oikea nopeus olisi 100 km/h. Samoin Tuusulanväylä Kehä III:ta etelään lähelle Kehä I:stä, oikea rajoitus olisi 100 km/h.
Kokonaisuutta vaivaa tulevien ja nykyisten asukkaiden asumisviihtyisyyden ja asumisen terveellisuuden unohtaminen.

3. Mitkä luonnoksen toimenpiteistä on tärkeintä toteuttaa?

Vastaajien määrä: 6

Vastaukset
Hiilinielujen varmistaminen. Ihmiset kaipaavat puustoa ja lähiluontoa, paljaat nurmikenttäiset puistikot eivät korvaa luontokokemusta. Pelottaa, että järkyttävä uusien asuntojen rakentamista-voite tuhoaa monimuotoiset lähiöympäristöt ja viimeistään lisääntynyt kuormitus lenkkipoluilla ja puistoissa kadottaa viimeisetkin eläimet ja kasvillisuuden. Tarvitaan huomattavasti enemmän luonnonsuojelualueita. Helsingin vihersormet tulee turvata rakentamiselta.
Alueellisen erityytymisen korjaaminen. Sosiaaliset ongelmat kasattu tiettyihin kaupunginosiin ja heidän palvelut ovat seuranneet perässä, jolloin ongelma pahenee entisestään. Kuormaa pitää jakaa tasaisemmin ympäri kaupunkia.

Pikaratikkahankkeet, joukkoliikenteen nopeuttaminen, liityntäpysäköinti ja liikenteen ympäristövyöhyke.
kestävän liikkumisen toimenpiteet, esim pyörätieverkosto. Suunnitelmassa on myös mainittu kestävän liikkumisen vyöhykkeiden kehittäminen mutta en löytänyt mitä ne ovat ja missä ne sijaitsevat
Mielestäni on helpompi sanoa, mitä EI pidä toteuttaa. Kohdassa 2 mainitsemieni nopeusrajoitusten alentamista ei pidä toteuttaa. Esimerkiksi Autoliitto on tehnyt laskelman: Jos nopeuksien laskettaisiin kymmenellä prosentilla 60 km/h - 120 km/h teillä, matkoihin kuluisi vuodessa yhteensä 46 miljoonaa tuntia enemmän eli yli 25. 000 henkilötyövuotta, joka aiheuttaisi yli miljardin euron vuosittaiset kustannukset matka-aikojen pidentyessä. On erittäin tärkeää että nopeusrajoitusten taso on Suomessakin sellainen, että matka-ajat tieliikenteessä ovat mahdollisimman lyhyitä ja turvallisuustaso silti hyväksyttävällä tasolla. On huomattava että tiehen nähden järjeviä – siis ei liian kireitä – nopeusrajoituksia myös noudatetaan paremmin.
Kävelyn ja pyöräliikenteen toimenpiteet
Tärkeintä olisi toteuttaa laadukkaan ja monipuolisen asuin ympäristön toteuttaminen. Kaupungin tulisi luoda miellyttäväksi asukkaille, jolloin moni muukin toimenpide toteutuisi.

4. Saako suunnitelman vaikutuksista selkeän käsityksen arviointiselostuksen pohjalta?

Vastaajien määrä: 6

Vastaukset
Periaatteessa kyllä. Käytäntö näyttää sitten, kuinka paljon suunnitelman vaikutusalueet ylitetään ja niistä aiheutuu haittaa. Esim. suunniteltu asuntotuotanto vs. tällä hetkelläkin jo riittämätön julkisen liikenteen kapasiteetti.
Vaikea sanoa.
kyllä
Jollain tavoin. Suunnitelmasta paistaa liiallinen julkisen liikenteen suosiminen.
Saa, mutta selostus on pitkä
Ei

5. Puuttuuko suunnitelmasta jotain? Mitä muita toimenpiteitä pitäisi sisällyttää suunnitelmaan, jotta asetettuihin tavoitteisiin päästäisiin?

Vastaajien määrä: 6

Vastaukset
Meluntorjuntatarkastelua voisi laajentaa. Esim. omassa asuinpaikassani Itä-Helsingissä melua aiheuttaa kaksi autoilun valtaväylää ja Helsinki-Vantaan lentoliikenne sekä läheinen teollisuusalue toimintoihinsa ja rekkaralleineen.
Pysäköintimaksut ja ruuhkamaksut.
pohjois-espoon ja länsi-vantaan välille tarvittaisiin muitakin liikenneyhteyksiä kuin kehätie. jo karttaa katsomalla huomaa että siellä on iso aukko. Kalajärveltä ei pääse esimerkiksi kivistöön ja vehkalaan muuten kuin autolla, julkiset yhteydet kiertävät espoon keskuksen kautta.
Hei,

En nähnyt kuvissa piirretyn sellaista raideratkaisua, joka ulottuisi tammiston kauppa-alueen läheisyyteen kuten Tuusulanväylän ratikka tai raide-jokeri 2:n vaihtoehtoinen kulku. Sellainen pitäisi ehdottomasti olla!

Missä on autoliikenteen rajoittamistoimenpiteet? Ruuhkamaksut? Miksi nopeusrajoituksia vain selvitetään eikä toteuteta? On vaikea ymmärtää, miksi suunnitelma on niin "perinteinen" eli kunnianhimon kunnianhimoisiin tavoitteisiin nähden. Voisiko tätä avata?

Asukkaisiin kohdistuvien ympäristöhaittojen vähentäminen tulisi olla lähtökohtana suunnittelulle, ei asuntoneliömäärien maksimointi.

6. Onko suunnitelmassa jotain, jonka voisi jättää pois?

Vastaajien määrä: 4

Vastaukset
Hiilineutraalisuus on turhaa hössötystä. Jättäkää se kokonaan pois.
tiemaksut niin kauan kun ei ole muuta vaihtoehtoa kuin liikkua autolla
Koko osuus nopeusrajoitusten alentamisesta pitää poistaa. Jos rajoituksia alennetaan, se aiheuttaa esimerkiksi työmatkaliikenteelle erittäin huomattavan matka-aikojen pidentymisen ja saatta jopa lisätä päästöjä.
Maankäytön ohjaaminen voimakkaasti nykyiseen rakenteeseen ei tule tuottamaan asukkaiden kannalta miellyttävää kaupunkia. Se tulee luomaan uusia ongelmia ja vähentää muiden tavoitteiden toteutumista.

7. Muuta avointa palautetta.

Vastaajien määrä: 3

Vastaukset
Instead of dividing Espoo into B and C areas. The whole espoo should be included in B zone
Valitsin tärkeimmäksi tavoitteeksi hyvinvoivan, sillä koen, että hyvinvointia ei voi olla ilman hiilineutraalisuutta.
MAL-suunnitelmaluonnoksen vaikutusten arviointiselostuksessa esitetään, että melulle altistuvien määrä nousee n. 50 % nykyisestä 400 000 asukkaasta, jopa yli 600 000 asukkaaseen. Arviointiselostuksessa esitettyä muutosta ei voida pitää hyväksyttävänä. Myöskään luonnoksissa esitetyt haittojen lieventämiskeinot eivät ole millään tasolla riittäviä ratkaisemaan melusta aiheutuvia haittoja nykyisille tai tuleville asukkailla, asukkaiden terveydelle ja viihtyisyydelle. Arviointiselostuksessa terveysosaan nostettu toteamus, että suunnitelman meluesteet laskevat melulle altistuvien määrää hieman vertailupohjan verrattuna on erikoinen. Melulle altistumisen noustessa suunnitelma aikana noin 200 000 asukkaalla, ei suunnitelmaa voida tehdä hyväksyttäväksi 5000-8000 asukaan suojaamisella. Melulle altistuminen ja mahdolliset terveyteen, asuinalueiden ja asumisen viihtyisyyteen ja liikkumiseen vaikuttavat tekijät eivät rajoitu pelkästään asuinrakennuksiin ja niissä asuviin asukkaisiin. Liikenne melu vähentää laajasti alueiden terveellisyyttä ja viihtyisyyttä sekä käytettävyyttä väylien ympäristössä.

Ääniympäristöltään huonot katu – tai viherympäristöt eivät houkuttele asukkaita liikkumaan lähiympäristössä, mikä omalta osaltaan lisää terveyshaittoja. Lähiympäristön heikko ääniympäristö voi myös lisätä liikenteen määriä asukkaiden hakeutuessa miellyttävämpiin ääniympäristöihin henkilöautoilla tai muilla melua aiheuttavilla liikennevälineillä.

Erityisen huonoja asuinalueita ovat sisääntuloväylien ja kokoojakatujen läheisyyteen ja jopa niiden risteysalueille sijoittuvat alueet. Asuinrakennusten sijoittamista näille alueille perustellaan hyvillä liikenneyhteyksillä, mutta ko. perustelua ei voida pitää ihmisten terveyden ja viihtyisyyden kannalta kestäväenä. MAL-suunnitelmassa tulisi luoda melun ja muiden ympäristöhaittojen osalta minitavoitteet, jotka rakennettavilla alueilla tulee saavuttaa, jotta rakentaminen on mahdollista. Samoin MAL-suunnitelmassa tulee kiinnittää huomiota siihen, että esitettävät rakennusmääräta-voitteet ovat saavutettavissa niin, että ihmisten terveys ja elinympäristön sekä asumisen viihtyisyys eivät kärsi kohtuuttomasti.

Meluntorjunnan kannalta merkittävimmät keinot ovat maankäytön suunnittelu ja meluasioiden huomiointi niissä täysimääräisesti, huomioiden asukkaiden terveys ja viihtyisyys. Lisäksi tulee kiinnittää huomiota siihen, että ääniympäristöltään hyvälaatuiset virkistys- ja viheralueet ovat saavutettavissa kävellen ja pyöräillen niin, että kyseisiin reitteihin ei kohdistu voimakkaita melutasoja. Maankäytön lisäksi toinen merkittävä keino on melupäästön pienentäminen. Alueilla, joilla tieliikenteen nopeus on yli 50 km/h, ei nopeuden laskemisesta tai sähköautojen määrän lisääntymisestä ole merkittävää apua. Hiljaiset päällysteet voivat joissakin kohteissa tuottaa melutasojen alentumista, mutta suomen sääolosuhteisiin soveltuvien hiljaisten päällysteiden vaikutus jää vähäiseksi ja vaatii päällysteen uusimista usein.

Suunnitelmaluonnoksessa esitetyt meluntorjuntahankkeet ovat tärkeitä nykyisten asukkaiden suojaamiseksi korkeilta melutasoilta ja niiden toteuttamista tulisi kiirehtiä MAL-suunnitelmaluonnoksen mukaisesti. Esitetyt hankkeet eivät kuitenkaan vaikuta merkittävästi nykyiseen melulle altistujien määrään, eikä varsinkaan uusien melulle altistuvien määrään.

Taustaraportissa esitetään seuraavia toimenpiteitä meluhaittojen hallitsemiseksi; Valtio ja kunnat varaavat rahoituksen ja toteuttavat meluntorjunnan teemapaketin sekä muut meluntorjunnan toimintasuunnitelmien toimenpiteet. Lisäksi valtio ja kunnat tarkistavat MAL-kasvuseutujen meluntorjunnan vastuuperiaatteet. Lähtökohtaisesti tavoitteet ovat hyviä, mutta eivät riitä ratkaisemaan kasvavaa meluongelmaa. MAL-sopimuksessa tulisi sopia asuinalueiden ja asukkaiden suojaamisen osalta minimitavoitteista meluhaittojen estämiseksi ja lieventämiseksi. Tällaisia voisivat olla linjaukset lähivirkistysalueiden saavutettavuudesta, koosta ja melutasoista sekä esimerkiksi melualueille rakennettavien asuinrakennusten kohdalla linjaus läpitalon asunnoista, jotka mahdollistava asunnon aukeamisen suuntaan, jossa melun ohjeavot alittuvat. Kummallakaan edellä mainituista keinoista ei voida ratkaista meluongelmaa kokonaisvaltaisesti, mutta niillä voidaan lisätä asuinalueiden ja asumisen viihtyisyyttä ja terveellisyyttä, sekä edistää asukkaiden jokapäiväistä liikkumista, joka parantaa terveyttä ja vähentää muita terveyteen kohdistuvia haittoja.

MAL-suunnitelmassa ei ole myöskään huomioitu tärinän ja runkomelun vaikutuksia. Vaikka niistä aiheutuvien haittojen lieventäminen ja poistaminen on yleensä teknisesti ja taloudellisesti mahdollista aiheutuu niistä kuitenkin merkittäviä kustannuksia. Tästä syystä MAL-suunnitelmaan tulisi käsitellä myös tärinän ja runkomelun vaikutuksia rakentamiseen ja sen kannattavuuteen.