



Ympäristöministeriö  
Miljöministeriet  
Ministry of the Environment

## YHTEENVETO

Maankäytön, asumisen ja liikenteen  
(MAL) sopimusten 2016–2019  
toteutuminen ja MAL menettelyn  
vaikuttavuus Helsingin, Tampereen,  
Turun ja Oulun kaupunkiseuduilla



## Sisällys

|                                                                               |    |
|-------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1. Johdanto .....                                                             | 3  |
| 2. MAL sopimuskausi 2016–2019 puolivälissä, onko tavoitteet saavutettu? ..... | 4  |
| Maankäytön toimenpiteet .....                                                 | 4  |
| Asuntotuotanto .....                                                          | 5  |
| Liikennejärjestelmän kehittäminen .....                                       | 5  |
| 3. MAL sopimusten vaikuttavuus pidemmällä aikavälillä .....                   | 7  |
| Tiivistyykö ja eheytyykö yhdyskuntarakenne? .....                             | 7  |
| Vastaako asuntotuotanto kysyntään? .....                                      | 8  |
| Kehittykö liikkuminen kestävämpään suuntaan? .....                            | 9  |
| 4. Johtopäätökset .....                                                       | 12 |
| Lähteet: .....                                                                | 13 |
| Liite 1. MAL kaupunkiseudut kartalla .....                                    | 14 |

# 1. Johdanto

Valtio ja suurimmat kaupunkiseudut ovat laatineet yhteisiä maankäytön, liikenteen ja asumisen kehittämiseen liittyviä (MAL)- sopimuksia vuodesta 2012, sitä aiemmin valtion ja kaupunkiseutujen välisiä aiesopimuksia on tehty liikennejärjestelmän kehittämisestä. MAL-sopimuksilla tuetaan kaupunkiseudun kuntien keskinäistä sekä kaupunkiseudun ja valtion välistä yhteistyötä yhdyskuntarakenteen ohjauksessa sekä maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteensovittamisessa. Sopimuksissa määritetään tavoitteet ja toimenpiteet lähivuosien maankäytön kehittämiselle ja asuntotuotannolle sekä liikennejärjestelmän kehittämiselle. Oulun seudun MALPE-sopimuksessa käsitellään myös palvelujen ja elinkeinojen kehittämistä.

Hallitusohjelman kärkihankkeisiin sisältyvät Helsingin, Tampereen, Turun ja Oulun kaupunkiseutujen MAL-sopimukset vuosille 2016- 2019 allekirjoitettiin 9.6.2016. Valtion puolesta sopijaosapuolina ovat ympäristöministeriö, liikenne- ja viestintäministeriö, työ- ja elinkeinoministeriö, Asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskus ARA, Liikennevirasto sekä Elinkeino-, liikenne ja ympäristökeskus ja Helsingin seudulla myös valtiovarainministeriö. Tässä katsauksessa arvioidaan MAL-sopimusten toteutumista ja vaikuttavuutta sekä tuodaan esille kehittämistarpeita seuraavan sopimuskauden valmistelua varten.

Laaditut MAL-sopimukset löytyvät osoitteesta:

[http://www.ym.fi/fi-FI/Maankaytto\\_ja\\_rakentaminen/Maankayton\\_suunnittelun\\_ohjaus/Maankayton\\_liikenteen\\_ja\\_asumisen\\_aiesopimukset](http://www.ym.fi/fi-FI/Maankaytto_ja_rakentaminen/Maankayton_suunnittelun_ohjaus/Maankayton_liikenteen_ja_asumisen_aiesopimukset)

Neljän kaupunkiseudun MAL-sopimukset eroavat sisällöltään ja painotuksiltaan toisistaan. Osassa sopimuksia on esitetty konkreettisia määrällisiä tavoitteita mm. asuntotuotannolle ja määritelty mittareita toimenpiteiden seurannalle. Osassa sopimuksia tavoitteet, toimenpiteet ja seurannan tapa on esitetty yleispiirteisemmin. Tässä yhteenvedossa nykyisten sopimuskausien eteneminen on esitetty sillä tarkkuudella, miten asiat on eri sopimuksiin kirjattu ja miten tietoa on seuduilla kerätty.

Valtakunnallisten indikaattorien avulla voidaan konkretisoida maankäytön, asumisen ja liikenteen kehityssuuntia ja arvioida myös MAL-sopimusten vaikuttavuutta yhtä sopimuskautta pidemmällä aikavälillä. Vaikka sopimukset ovat sisällöltään erilaisia, voidaan niissä esitetyt tavoitteet tiiviistä kolmeen päätavoitteeseen ja niitä kuvaavaan kysymykseen, joiden edistymistä tässä yhteenvedossa arvioidaan:

**Maankäyttö: Tiivistyykö ja eheytyykö yhdyskuntarakenne?**

**Asuminen: Vastaako asuntotuotanto kysyntään?**

**Liikenne: Kehittyykö liikkuminen kestävämpään suuntaan?**

## 2. MAL sopimuskausi 2016–2019 puolivälissä, onko tavoitteet saavutettu?

### Maankäytön toimenpiteet

**Helsingin** seudun maankäytön kehittäminen on keskittynyt MAL-sopimuksen ensisijaisille kohdealueille, jotka ovat myös kestävin kulkutavoin hyvin saavutettavia. Seudun asuntotuotantoon tarkoitettu uusi kerrosala on toteutunut MAL-sopimuksen tavoiteaikataulun mukaisesti. Vuosina 2016–2017 uutta kerrosalaa hyväksyttiin 3 milj. kerrosalаметriä ja voimaan tuli 3,5 milj. kerrosalаметriä. Kaavoituksessa on painottunut selvästi kerrostalotuotanto.

**Tampereen** seudun maankäytön kehittäminen on keskittynyt yhdyskuntarakenteen joukkoliikennevyöhykkeelle ja keskustoihin. Kaavatuotanto on kasvanut seudulla merkittävästi. Vuonna 2017 laadittujen asemakaavojen kerrosalasta 71% osuu näille kohdealueille. Tällä hetkellä väestöstä 69 % asuu tiheästi asutetussa taajamarakenteessa ja osuus on nousussa. Asukasmäärät ovat kasvaneet keskustoissa ja etenkin niiden reu-navyöhykkeillä. Sen sijaan keskustojen työpaikkamäärät ovat etenkin seudun merkittävimmissä keskustoissa laskeneet.

**Turun** kaupunkiseudulla väestönkasvu on viime vuodet keskittynyt vahvasti seudun rakennemallissa v. 2035 määritellylle ydinkaupunkialueelle. Väestö kasvaa jopa tavoiteltua nopeammin Turun ja Liedon keskeisillä alueilla. Ydinkaupunkialueiden ulkopuolella väestönkasvu on selvästi hidastunut, asuntoja rakennetaan aiempaa vähemmän myös taajamien ulkopuolelle. Uusien asuntojen kerrosala kasvaa kuitenkin eniten autovyöhykkeillä.

Nykyisessä voimakkaassa kysyntätilanteessa on asemakaavoitetuista tonteista edelleen niukkuutta, mutta tilanne on Turussa korjaantumassa merkittävien kaavojen valmistuessa. Ydinkaupunkiseudun ulkopuolella kaavareserviä on olemassa. Turun alueella on panostettu voimakkaasti myös täydennysrakentamiseen.

**Oulun** kaupunkiseudun maankäytön kehittämisen tavoitteet perustuvat vuonna 2015 laadittuun Oulun kaupunkiseudun rakennemalli 2040: een. Rakennemallissa on osoitettu tiivistettävät alueet, keskusverkon rakenne sekä aluerakenteen kannalta merkittävät liikenneyhteydet. Kasvua ohjataan nykyiseen rakenteeseen sekä joukkoliikenteeseen tukeutuville alueille. Oulun keskustaa kehitetään alueen monipuolisena palvelukeskittymänä, jota tiivistetään edelleen. Oulun uuden aluekeskuksen Hiukkavaaran kaavoitus on aloitettu, aluetta suunnitellaan 20 000 asukkaalle ja 2 000 työpaikalle.

MAL-sopimuksen tavoite yhdyskuntarakenteen eheyttämisestä on Oulun seudun kunnissa tunnustettu. Lähes kaikissa Oulun kaupunkiseudun kunnissa on useita keskusta-alueiden tiivistämiseen liittyviä kaavahankkeita ja rakentamista pyritään ohjaamaan asemakaava-alueille. Oulussa vuoden 2017 seurannan mukaan kerrostalotuotannosta n. 91% oli täydennysrakentamista ja kaikesta rakentamisesta 67%.

Valtion maanomistuksissa asemanseuduilla ja muilla asuntotuotantoon soveltuvilla alueilla ei ole juurikaan tapahtunut muutoksia MAL-kaupunkiseuduilla.

## Asuntotuotanto

**Helsingin** seudulla kahden ensimmäisen MAL-sopimusvuoden aikana valmistui noin 27 700 uutta asuntoa, mikä vastaa 99 prosenttia seudun kahden vuoden tavoitteesta. Noin 80 prosenttia asunnoista oli kerrostaloasuntoja. Uusia asuntorakennushankkeita on myös käynnistynyt runsaasti. Vuonna 2017 aloitettiin noin 17 400 uuden asunnon rakentaminen. MAL-sopimuksen asuntotuotannon kokonaistavoite on vuosille 2016–2019 yhteensä 60 000 asuntoa.

Valtion tukeman asuntotuotannon toteuma oli vuoden 2017 lopussa yhteensä vajaat 6 400 asuntoa, mikä oli 83 prosenttia sopimuksen tavoitteesta. Ns. pitkän korkotuen vuokra-asuntojen toteuma oli vajaat 4 500 asuntoa, 90 prosenttia tavoitteesta. Muun asuntotuotannon tavoin aloitettu valtion tukema tuotanto on korkealla tasolla.

Valtaosa Helsingin seudun asuntotuotannosta (86 %) on sijoittunut MAL-sopimuksen mukaisille asumisen ensisijaisille kohdealueille. Se tukee osaltaan eheän yhdyskuntarakenteen muodostumista ja toimivan liikennejärjestelmän toteutumisen edellytyksiä. Vuosina 2016–2017 noin 20 000 asunnon rakentaminen aloitettiin kilometrin etäisyydellä nykyisestä tai rakenteilla olevasta raideliikenteen asemasta tai Raide-Jokerin linjauksesta.

**Tampereen** seudulla on ylitetty sopimuksessa sovitut asuntotuotantotavoitteet ja kahden vuoden aikana on seudulle valmistunut 8 000 uutta asuntoa. Valmistuneet asunnot sijoittuvat pääosin olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen. Vuoden 2017 loppuun mennessä seudun kuntien ARA-tuotanto saavutti noin 24 prosenttia tuotannon kokonaistavoitteesta.

**Turussa** suurin osa uusista asunnoista on kerrostaloissa, mutta koko seudulla vain kolmannes. Myös vuokra-asuntotuotanto on vahvasti keskittynyt Turkuun, jossa uusista asunnoista joka kolmas on vuokra-asunto. Kerrostaloja ja vuokra-asuntoja rakennetaan myös Lietoon, mutta muualla seudulla kerrostalotuotanto on selvästi vähäisempää ja erot talotyyppijakaumassa vaihtelevat paljon vuosittain. Koko Turun kaupunkiseudulla rakennettiin 2031 uutta asuntoa vuonna 2017.

**Oulun** seudulla rakennettiin yli 2 200 uutta asuntoa vuonna 2017 ja seudun asuntotuotantotavoitteet on saavutettu. Asuntotuotannon painopiste on vahvasti Oulussa, jossa tiiviille kaupunkiasumiselle on myös kysyntää. Kerrostalohankkeita on lähdössä liikkeelle myös Oulua lähimmissä kehyskunnissa, jossa tonttitarjontaa pyritään edelleen parantamaan. Osassa kehyskuntia vuokra-asuntojen tarjonta ei vastaa kysyntää. Omakotitalojen kysyntä on Oulussa aiempaa vähäisempää, mutta kehyskunnissa omakotirakentamiselle on sekä kysyntää että tonttitarjontaa, vaikka keskustojen elinvoimaa pyritäänkin parantamaan.

## Liikennejärjestelmän kehittäminen

Helsingin seudulla liikenteen toimenpiteet ja infrastruktuurihankkeet ovat edenneet suunnitellusti. Suurista hankkeista Raide-Jokerin allianssi aloitti toimintansa loppuvuodesta 2017, Klaukkalan ohikulkutien yleissuunnitelma on saanut lainvoiman ja Pisara-radan ratasuunnitelma ja hankearviointi ovat valmistuneet. Myös vuosien 2017–2019 pienten kustannustehokkaiden hankkeiden (KUHA) toteuttaminen etenee aikataulussa. Myös ensimmäisiä uuden tyyppisiä liikennepalveluja on tullut markkinoille.

Länsimetron liikenteen käynnistyminen oli edistysaskel alueen joukkoliikenteen kehittämisessä. Lisäksi myös muiden kestävien kulkutapojen palvelutaso on parantunut ja kävelyä ja pyöräilyä on edistetty.

**Tampereen** seudulla liityntäpysäköintiin, joukkoliikenteeseen ja kävelyyn sekä pyöräilyyn liittyvät infra-hankkeet edistyvät suunnitellusti. Raitiotien rakentaminen on käynnissä. Tampereen kaupunkiseudun joukkoliikenne on siirtynyt koko kaupunkiseudun kattavaan yhtenäiseen vyöhykepohjaiseen lippu- ja maksujärjestelmään. Pyöräilymäärät ovat laskeneet hieman. Liikenteen sähköistymisessä ei ole merkittäviä muutoksia, mutta digitalisaatioon liittyvät kokeilut etenevät.

**Turun** MAL –sopimuksessa esitetyt liikenteen toimenpiteet ovat edenneet suunnitellusti. Joukkoliikenteen matkustajainformaatiota ja älykästä liikenteen ohjausta on kehitetty. Asemanseuduilla on lisätty maankäyttöä ja liityntäpysäköintiä ja myös nopean Turku-Helsinki ratayhteyden suunnittelu etenee. Turun sisääntuloväylien roolista ja kehittämistarpeista on käynnissä selvityksiä. Keskustojen jalankulkuympäristöjä on myös kehitetty. Turun seudun uudesta raitiotiestä tai superbussijärjestelmästä pyritään tekemään päätös syksyllä 2018. Sopimuskauden loppupuolella pyritään vielä käynnistämään mm. Kehätien (kt 40) kehittäminen ja MAL-rahoituksella tehtäviä hankkeita.

**Oulun** MALPE-sopimuksen lähtökohtana on Oulun seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma 2030. Kävelyn ja pyöräilyn reitistöjä ja pyöräpysäköintiä sekä joukkoliikenneinformaatiota ja liikenteen hallintajärjestelmiä on kehitetty. Pääväylien kehittämisen merkittävin hanke on ollut vt 4 kehittäminen. Myös vt 8 kehittäminen on aloitettu ja monet suunnitteluhankkeet ovat edenneet MALPE-sopimuksen mukaisesti.

Joukkoliikenteen käyttäjämäärät ovat kasvaneet kaikilla kaupunkiseuduilla ja yhtenäiset joukkoliikennealueet kattavat yhä useampia MAL-suunnittelualueiden kuntia. Käyttäjämäärien kasvua selittää paitsi joukkoliikenteen kehittäminen, myös asukasmäärien kasvu. Suhteellisesti suurinta käyttäjämäärien kasvu on viime vuosina ollut Oulun seudulla.

| Kaupunkijoukkoliikenne-<br>alue | HSL-alue<br>(9 kuntaa) | Tampere<br>(8 kuntaa) | Turku<br>(6 kuntaa) | Oulu<br>(7 kuntaa) |
|---------------------------------|------------------------|-----------------------|---------------------|--------------------|
| 2015–2016                       | 2,4                    | 7                     | 5,5                 | 13,6               |
| 2016–2017                       | 2                      | 7,8                   | 5                   | 9,3                |

*Joukkoliikenteen käyttäjämäärien muutos MAL-kaupunkiseutujen kaupunkijoukkoliikenteen alueilla. (Paikallisliikenneliitto 2018)*

Lisätietoja MAL-sopimusten toimenpiteiden toteutumisesta löytyy kaupunkiseutujen MAL seurantatiedoista:

Helsingin kaupunkiseutu:

[http://www.ym.fi/fi-FI/Ajankohtaista/Tiedotteet/MALsopimus\\_vauhdittanut\\_asuntorakentamis\(46914\)](http://www.ym.fi/fi-FI/Ajankohtaista/Tiedotteet/MALsopimus_vauhdittanut_asuntorakentamis(46914))

Tampereen kaupunkiseutu: [http://www.tampereenseutu.fi/site/assets/files/4336/mal-seuranta\\_2017.pdf](http://www.tampereenseutu.fi/site/assets/files/4336/mal-seuranta_2017.pdf)

Turun kaupunkiseutu: <http://www.lounaistieto.fi/tietopalvelut/mal/>

Oulun kaupunkiseutu: <https://www.ouka.fi/oulu/oulun-seutu/malpe-sopimus-2016-2019>

### 3. MAL sopimusten vaikuttavuus pidemmällä aikavälillä

Valtakunnalliset MAL-sopimusten ja kaupunkiseutujen kehityksen seurantaan soveltuvat indikaattorit muodostetaan useasta tilastosta ja tutkimusaineistosta. Valtakunnallisen seurantatiedon lähteinä ovat mm. SYKE:n tuottamat tiedot yhdyskuntarakenteen kehityksestä, valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus 2016 ja kaupunkiseutujen joukkoliikennetilastot.

Valtakunnallista indikaattoritietoa tuotetaan kaupunkiseudun toiminnallisesti yhtenäisimmiltä taajama-alueilta (YKR kaupunkiseutu, liite 1), joka on suppeampi alue kuin kuntarajoihin perustuvat kaupunkiseudut. Osassa analyyseja on mielekkäintä myös arvioida kehitystä kaikkein tiiviimmissä taajamissa, joissa edellytykset kestäväälle kaupunkikehitykselle ovat parhaat ja joihin suurin osa väestöstä ja työpaikoista sijoittuu

#### Tiivistyykö ja eheytyykö yhdyskuntarakenne?

Kasvun ohjaaminen nykyiseen taajamarakenteeseen hyvin saavutettaville alueille on kaikkien MAL-sopimusten keskeinen tavoite. Yhdyskuntarakenteen hajautuminen on kaupunkiseuduilla vähitellen hidastunut. Asukasmäärät MAL-kaupunkiseutujen tiheissäkin taajamissa ovat laskeneet 2000-luvun alkuvuosina, mutta etenkin Helsingin seudulla tiheiden taajamien asukastiheys on viime vuosina jo kasvanut. Asukastiheydellä on merkitystä mm. sille, miten hyvin palvelut ovat saavutettavissa kestävillä kulkumuodoilla.

| MAL-sopimuksen kuntaryhmä | 2000  | 2016  | Muutos 2000–2005 | Muutos 2005–2010 | Muutos 2010–2015 | Muutos 2015–2016 |
|---------------------------|-------|-------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Helsingin seutu           | 2 197 | 2 210 | -75              | 5                | 71               | 11               |
| Tampereen seutu           | 1 533 | 1 510 | -19              | -2               | -2               | -1               |
| Turun seutu               | 1 400 | 1 211 | -111             | -69              | -8               | -1               |
| Oulun seutu               | 1 244 | 1 173 | -39              | -25              | -6               | 0                |

*Asukastiheys MAL-kaupunkiseudun tiheän taajaman alueella, asukkaita/km<sup>2</sup>. (Suomen ympäristökeskus 2018 a)*

Vaikka asukasmäärien lasku tiheissä taajamissa näyttää vähitellen pysähtyvän on työpaikkojen määrä yhä laskusuunnassa. Vaikka tiheässä taajamissa asuukin yhä useampi, on monen työpaikka kuitenkin keskustan ulkopuolella. Sama kehityssuuntaa on pitkällä aikavälillä ollut kaikilla MAL-kaupunkiseuduilla, voimakkaimmin työpaikkatiheyden lasku keskustoissa on 2000-luvulla näkynyt Helsingin ja Turun seudulla.

| MAL-sopimuksen kuntaryhmä | 2000  | 2015  | Muutos 2000–2005 | Muutos 2005–2010 | Muutos 2010–2015 |
|---------------------------|-------|-------|------------------|------------------|------------------|
| Helsingin seutu           | 1 176 | 1 051 | -86              | -9               | -30              |
| Tampereen seutu           | 675   | 634   | 1                | -11              | -31              |
| Turun seutu               | 619   | 506   | -55              | -34              | -25              |
| Oulun seutu               | 562   | 473   | -51              | -15              | -23              |

*Työpaikkatiheys MAL-kaupunkiseudun tiheän taajaman alueella, työpaikkoja/km<sup>2</sup>. (Rehunen et al. 2018)*

Joukkoliikenteen, ja myös monen muun lähipalvelun, näkökulmasta 20 as/ha on todettu kriittiseksi raja-arvoksi palveluiden järjestämisen kannalta. Tätä harvemmin asutuilla alueilla palveluiden säilyminen ja kehittäminen on riittävän asiakasmäärän puuttuessa hankalampaa ja yhteiskunnalle kalliimpaa. Markkinaehtoiset palvelut edellyttävät riittävää kysyntää ja väljässä yhdyskuntarakenteessa palvelujen saanti edellyttää usein auton käyttöä.

Asukasmäärä 20 as /ha ei aina ylity taajamissakaan. MAL-kaupunkiseuduista Helsingin ja Tampereen seuduilla tilanne on säilynyt melko muuttumattomana 2000-luvulla. Vuonna 2016 Helsingin seudulla n. 80 % ja Tampereen seudulla n. 66 % taajamien asukkaista asui alueella, jossa on vähintään 20 as/ha. Turun ja Oulun seudulla vastaavat vuoden 2016 arvot ovat 58,3 % (Turku) ja 49,4 % (Oulu)

| MAL-sopimuksen kuntaryhmä | 2000 | 2005 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|---------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Helsingin seutu           | 79,9 | 79,1 | 79,3 | 79,3 | 79,5 | 79,8 | 80,0 | 80,2 | 80,3 |
| Tampereen seutu           | 65,9 | 65,3 | 65,6 | 65,1 | 65,0 | 65,2 | 65,3 | 65,7 | 65,9 |
| Turun seutu               | 61,9 | 59,6 | 57,3 | 57,2 | 57,4 | 58,0 | 58,0 | 58,2 | 58,3 |
| Oulun seutu               | 52,1 | 49,5 | 48,0 | 47,9 | 48,0 | 49,2 | 48,7 | 48,9 | 49,4 |

*Vähintään 20 asukasta hehtaarilla alueilla asuvien osuus taajamissa MAL-kaupunkiseuduilla. (Suomen ympäristökeskus 2018 a)*

## Vastaako asuntotuotanto kysyntään?

Kaupunkiseudun eri alueet voidaan eri tilasto- ja paikkatietoanalyysien avulla jakaa karkeasti jalankulkuvyöhykkeisiin, joukkoliikennevyöhykkeisiin sekä autovyöhykkeeseen (Suomen ympäristökeskus 2018 b). Vyöhykkeet kuvaavat yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän luomia mahdollisuuksia käyttää eri liikemismuotoja, eivät välttämättä ihmisten todellisia liikkumistottumuksia. Kaikilla MAL-seuduilla on tavoitteena lisätä asuntotuotantoa etenkin keskustoissa ja hyvien joukkoliikennedyhteyksien alueilla. Näille alueille suunnataan sopimusten mukaan myös ARA:n asuntorakentamisen tuet ja kunnallistekniikka-avustukset.

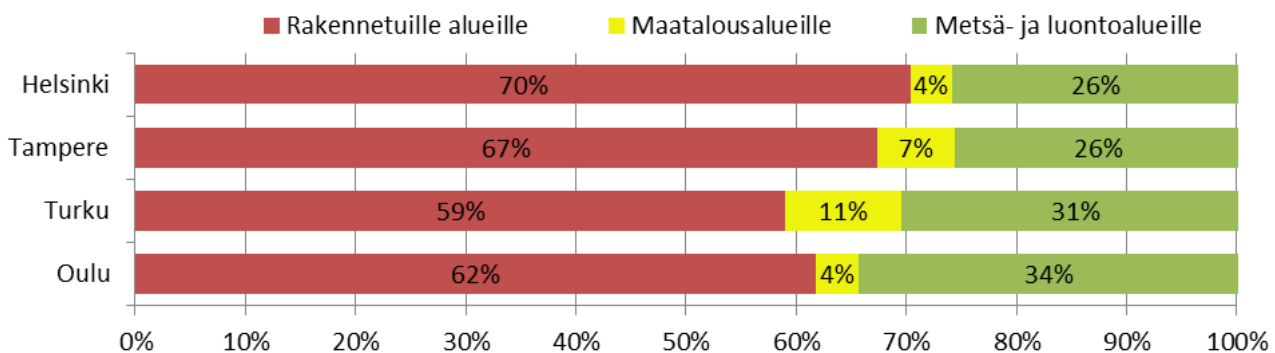
Kaikilla MAL-kaupunkiseuduilla asuntotuotannon määrälliset tavoitteet ovat toteutuneet ja asuntotuotannosta merkittävä osuus sijoittuu keskuksiin ja joukkoliikennedyhteyksien varrelle. Valtion asuntorakentamisen tukia ohjataan kerrostalotuotantoon, joka sijoittuu kaupunkiseutujen ydinalueille. Alueille, jonne kerrostalotuotannon myötä syntyy tiiviimpää yhdyskuntarakennetta ja jossa asukasmäärät kasvavat, syntyy myös paremmat edellytykset jalankulku- ja joukkoliikennekaupungin kehittymiselle.

Asuntojen rakentaminen etäälle keskustoista ja palveluista on vähentynyt selvästi 2000-luvun alun vuosiin. Suhteessa asuntotuotannon määrään pienimmät, vaikkakin lukumääräisesti yhä suurimmat, hajakentämisen osuudet ovat Helsingin seudulla. Helsingin seudulla vuosina 2011-2015 enää 3,2 % uusista asunnoista rakennettiin haja-asutusalueille, aiempina viitenä vuotena osuus oli kaksinkertainen. Suhteellisesti eniten hajakentämistä on Turun seudulla, jossa 13,4 % viime vuosien uusista asunnoista on sijoittunut haja-asutusalueille, määrät ovat kuitenkin Turun seudullakin olleet laskussa.

| MAL-sopimuksen kuntaryhmä | 2001–2005 | 2006–2010 | 2011–2015 |
|---------------------------|-----------|-----------|-----------|
| Helsingin seutu           | 5,6       | 7,2       | 3,2       |
| Tampereen seutu           | 9,8       | 12,1      | 6,3       |
| Turun seutu               | 18,1      | 20,4      | 13,4      |
| Oulun seutu               | 13,7      | 14,5      | 10,1      |

Lievetaajaman ja lievealueen haja-asutuksen yhteen laskettu osuus (%) kaupunkiseudun uusista asunnoista viisivuosittain vuosina 2001–2015. (Rehunen et al. 2018)

Asumisen kehittämiseen liittyy hyvän sijainnin ohella myös lähiympäristön laatu. Yhdyskuntarakenteen tiivistymisen haittapuolena on viher- ja virkistysalueiden väheneminen asuinalueiden läheisyydessä, 300 m on todettu kriittiseksi rajaksi, jonka jälkeen viheralueen virkistyskäyttö selvästi vähenee tai auton käyttö virkistysalueelle siirtymiseksi kasvaa (Söderman & Saarela 2011). Virkistysalueiden säilymistä ja saavutettavuutta on syytä pitää esillä MAL -yhteistyössä osana kaupunkiympäristön ja asumisen laatua.



Vuosina 2012–2015 valmistuneiden rakennusten sijoittuminen aiemmin rakennetuille ja rakentamattomille alueille YKR-kaupunkiseuduilla. (Rehunen et al. 2018)

### Kehittykö liikkuminen kestävämpään suuntaan?

Palveluiden saavutettavuutta kestävillä kulkumuodoilla voidaan arvioida esim. päivittäistavarakaupan läheisyydellä. MAL-kaupunkiseuduilla päivittäistavarakauppa on korkeintaan puolen kilometrin etäisyydellä noin joka toisella tiheiden taajamien asukkaalla, Helsingin seudulla useammallakin. Vaikka lähin ruoka-kauppa on monella yhä kaukana myös tiheissä taajamissa, ei kehitys ole viime vuosina mennyt enää huomponpaan suuntaan, joskaan ei parantunutkaan.

| MAL-sopimuksen kuntaryhmä | 2000 | 2008 | 2012 | 2014 | 2016 | Muutos 2000–2008 | Muutos 2008–2016 |
|---------------------------|------|------|------|------|------|------------------|------------------|
| Helsingin seutu           | 64,4 | 65,8 | 66,4 | 66,1 | 66,1 | 1,4              | 0,3              |
| Tampereen seutu           | 53,4 | 58,2 | 58,9 | 58,3 | 59,5 | 4,8              | 1,3              |
| Turun seutu               | 58,6 | 57,0 | 56,5 | 56,1 | 56,1 | -1,6             | -0,9             |
| Oulun seutu               | 51,6 | 49,9 | 51,4 | 52,1 | 51,3 | -1,7             | 1,4              |

Enintään 500 metrin etäisyydelle lähimmästä päivittäistavarakaupasta sijaitsevan väestön osuus MAL-kaupunkiseutujen tiheissä taajamissa. (Suomen ympäristökeskus 2018 a)

Taajamissa asuvien työmatkojen keskipituus ei ole juurikaan enää kasvanut, vaan näyttää vakiintuneen noin 15 kilometriin Turun ja Tampereen kaupunkiseuduilla, Helsingin ja Oulun kaupunkiseutujen taajamissa noin 11 kilometriin (Rehunen et al. 2018). Lasten koulumatkat ovat kuitenkin pidentyneet koko 2000-luvun. Alle puolen kilometrin koulumatka on keskimäärin vain joka kolmannella tiheässä taajamassa asuvalla 7-12-vuotiaalla. Helsingissä joka toisella ja Oulussa vain joka neljännellä lapsella koulu on enintään 500 m päässä kodista. Kouluverkon harveneminen heikentää lasten mahdollisuuksia kulkea kouluun kävellen tai pyörällä.

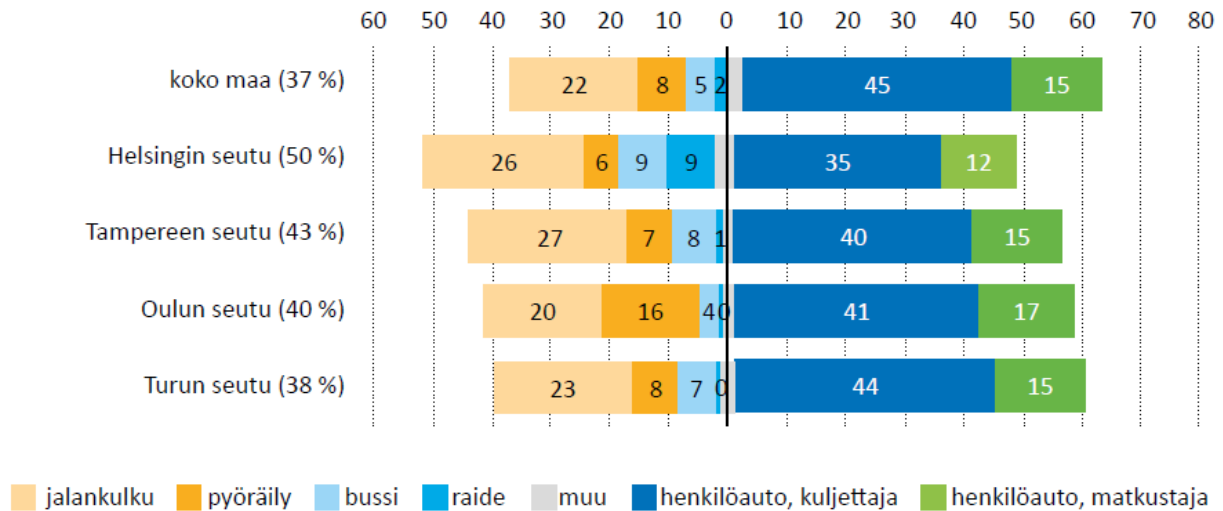
| MAL-sopimuksen kuntaryhmä | 2000 | 2005 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|---------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Helsingin seutu           | 51,0 | 50,0 | 49,1 | 48,5 | 48,4 | 48,6 | 47,3 | 48,0 | 46,3 |
| Tampereen seutu           | 40,2 | 36,7 | 34,3 | 34,8 | 34,8 | 34,2 | 33,6 | 33,7 | 33,8 |
| Turun seutu               | 36,1 | 35,5 | 32,0 | 31,4 | 31,4 | 32,3 | 30,6 | 30,4 | 31,0 |
| Oulun seutu               | 30,2 | 29,0 | 24,7 | 23,8 | 23,9 | 25,7 | 22,9 | 24,0 | 23,7 |

*Osuus 7-12 –vuotiaista, joilla on enintään 500 m (linnuntie-etäisyys, todellinen matka 20-30% pidempi) lähimpään alakouluun MAL-kaupunkiseutujen tiheissä taajamissa. (Suomen ympäristökeskus 2018 a)*

Yhdyskuntarakenne tarjoaa erilaisia edellytyksiä kestäväälle liikkumiselle työmatkoilla. Jos työmatka on alle 4 km on se periaatteessa käveltävissä tai ainakin pyöräiltävissä. Samoin jos asuu ja käy töissä alueella, jonne on hyvät joukkoliikenneyhteydet, on matkat mahdollista tehdä myös muutoin kuin henkilöautolla. Kestävän liikkumisen edellytykset työmatkoilla ovat heikentyneet keskustaajamissa koko 2000 –luvun, vasta viime vuosina muutamilla kaupunkiseuduilla edellytykset ovat parantuneet. MAL-kaupunkiseuduista etenkin Tampereen seudulla kehitys on ollut selvästi parempaan suuntaan. Helsingin seudulla kestävä liikkumisen edellytykset ovat koko ajan olleet parhaat, heikentyneestä kehityksestäkin huolimatta Helsingin seudun keskustaajamien asukkaista yhä 80 %:lla on periaatteessa mahdollisuus käyttää kestäviä kulkumuotoja työmatkoilla. (Rehunen et al. 2018)

Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus (HLT) on laaja, kuuden vuoden välein toteutettava, kyselytutkimus suomalaisten todellisesta liikkumiskäyttäytymisestä. Viimeisten vuosien aikana eivät suomalaisten liikumistottumukset ole juurikaan muuttuneet. Henkilöautomatkat ovat kuitenkin aiempaa pidempiä ja joukkoliikennematkat entistä lyhyempiä. Joukkoliikenteellä tehtävien matkojen määrä ei ole muuttunut, mutta matkasuorite (km/as) on laskenut. Jalankulun ja pyöräilyn matkasuoritteet ovat säilyneet jokseenkin ennallaan. (Liikennevirasto 2018)

Kestävien kulkumuotojen, kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen, osuus kaikista matkoista vaihtelee paljon MAL-kaupunkiseutujen ja myös niihin kuuluvien kuntien välillä. Helsingin kaupunkiseudulla kestäväillä kulkumuodoilla (joukkoliikenne, kävely, pyöräily) tehdään 50 % kaikista matkoista. Tampereen seudulla vastaava osuus on 43%, Oulun seudulla 40% ja Turun seudulla 38 %.



*Kestävien liikkumismuotojen kulkutapaosuus (%) matkoista (kpl) MAL -kaupunkiseuduilla. (Liikennevirasto 2018)*

## 4. Johtopäätökset

MAL-sopimusmenettely on vakiintunut, vaikkakaan ei lakisääteinen, kuntien ja valtion yhteistyömuoto maankäytön, asumisen ja liikennejärjestelmän kehittämisessä. Vaikka sopimusten sisällölliset painotukset, rakenne ja toimenpiteiden tarkkuus vaihtelevat paljon, on niissä kuitenkin taustalla samat perustavoitteet: yhdyskuntarakenteen eheyttäminen, asuntotuotannon kysyntään vastaaminen sekä liikennejärjestelmän kehittäminen kestävämpään suuntaan. Näihin teemoihin liittyvillä toimenpiteillä edistetään myös elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä.

MAL-sopimukset ovat toteutuneet hyvin etenkin yhdyskuntarakenteen tiivistämiseen ja asuntotuotantotavoitteisiin liittyvien tavoitteiden osalta. Kaikilla kaupunkiseudulla on saavutettu sopimuksiin liittyvät asuntotuotannon ja väestönkasvun tavoitteet. Kasvua on vauhdittanut viime vuodet myönteinen elinkeinoelämän ja työllisyyden kehitys. Asuntotuotannosta valtaosa sijoittuu olemassa olevaan taajamarakenteeseen ja liikenteellisesti parhaiten saavutettaville alueille, joka on ollut keskeinen MAL-sopimusten tavoite. Sopimuksissa määritellyt liikenteen toimenpiteet ovat myös pääsääntöisesti toteutuneet hyvin. Vaikka kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä on edistetty kaikilla MAL-seuduilla ovat suomalaiset kaupunkiseudut yhä hyvin henkilöautoriippuvaisia. Liikkumistottumukset eivät kaupunkiseuduilla ole kehittyneet kestävämpään suuntaan. Liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttaminen edellyttääkin jatkossa huomattavasti nykyistä tehokkaampia toimenpiteitä.

MAL-sopimuksilla on saatu tiivistettyä kaupunkiseutujen kuntien välistä sekä kuntien ja valtion välistä yhteistyötä. Vaikka kaikkia sopimuksissa olevia toimenpiteitä ei ole toteutettu ja vaikka kaikkia tavoitteita ei ole vielä saavutettu, on sopimusmenettely kuitenkin luonut hyvän toimintamallin. Maankäytön, asumisen ja liikenteen asioissa tarvitaan kuntarajat ja hallinnolliset rajat ylittävää yhteistyötä. Seuraavien MAL-sopimusten valmistelun aikana hallinnolliset rakenteet ja alan lainsäädäntökin tulevat muuttumaan merkittävästi, mutta myös uudessa tilanteessa tarvitaan valtion, kuntien ja myös tulevien maakuntien yhteistyötä MAL-asioissa. Suunnittelussa pitää myös katsoa yli hallituskauden, moni maankäytön ja liikenteen toimenpiteen vaikuttavuus näkyy vasta pidemmällä aikavälillä.

## Lähteet:

Liikennevirasto (2018). *Henkilöliikennetutkimus 2016*. [www.hlt.fi](http://www.hlt.fi)

Paikallisliikenneliitto (2018). <https://paikallisliikenneliitto.fi/tietoa-toimialasta> (ote 6.6.2018)

Rehunen A, Ristimäki M, Strandell A, Tiitu M & Helminen V (2018). *Katsaus yhdyskuntarakenteen kehitykseen Suomessa 1990–2016*. Suomen ympäristökeskuksen raportteja 13/2018.

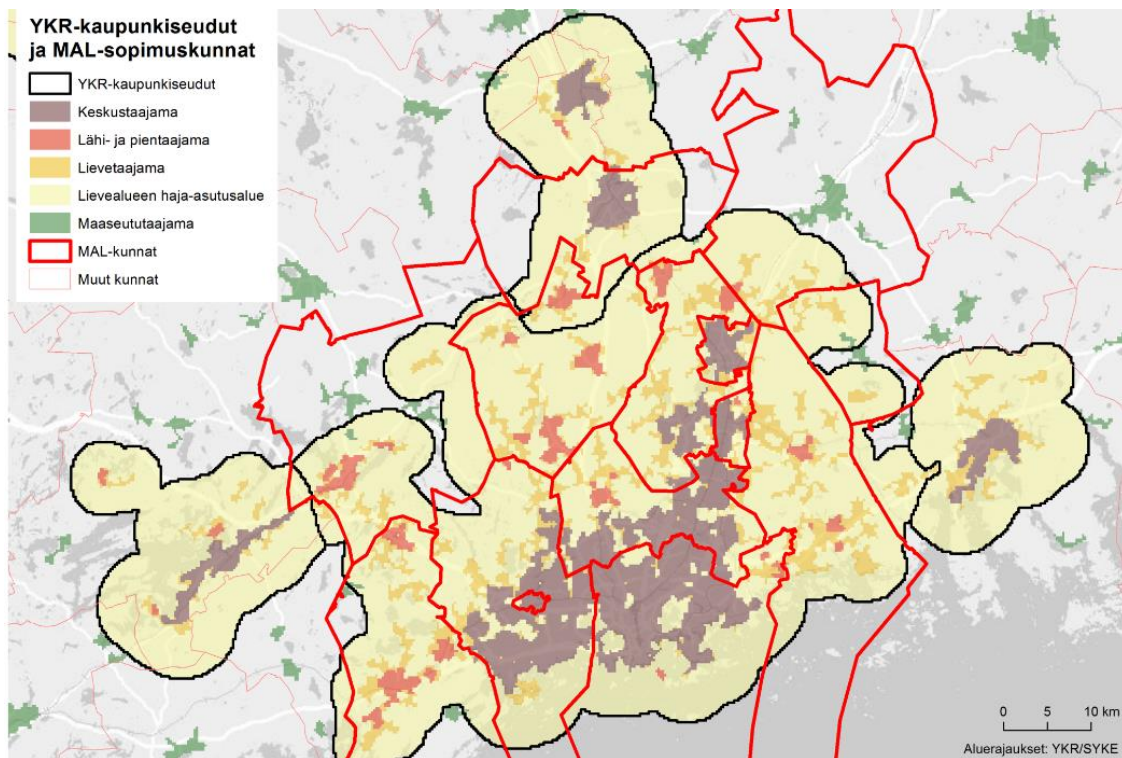
Suomen ympäristökeskus (2018 a). <http://www.ymparisto.fi/yhdyskuntarakenneindikaattorit> (ote 6.6.2018)

Suomen ympäristökeskus (2018 b). [http://www.ymparisto.fi/fi-FI/Elinymparisto\\_ja\\_kaavoitus/Yhdyskuntarakenne/Tietoa\\_yhdyskuntarakenteesta/Yhdyskuntarakenteen\\_vyohykkeet](http://www.ymparisto.fi/fi-FI/Elinymparisto_ja_kaavoitus/Yhdyskuntarakenne/Tietoa_yhdyskuntarakenteesta/Yhdyskuntarakenteen_vyohykkeet)

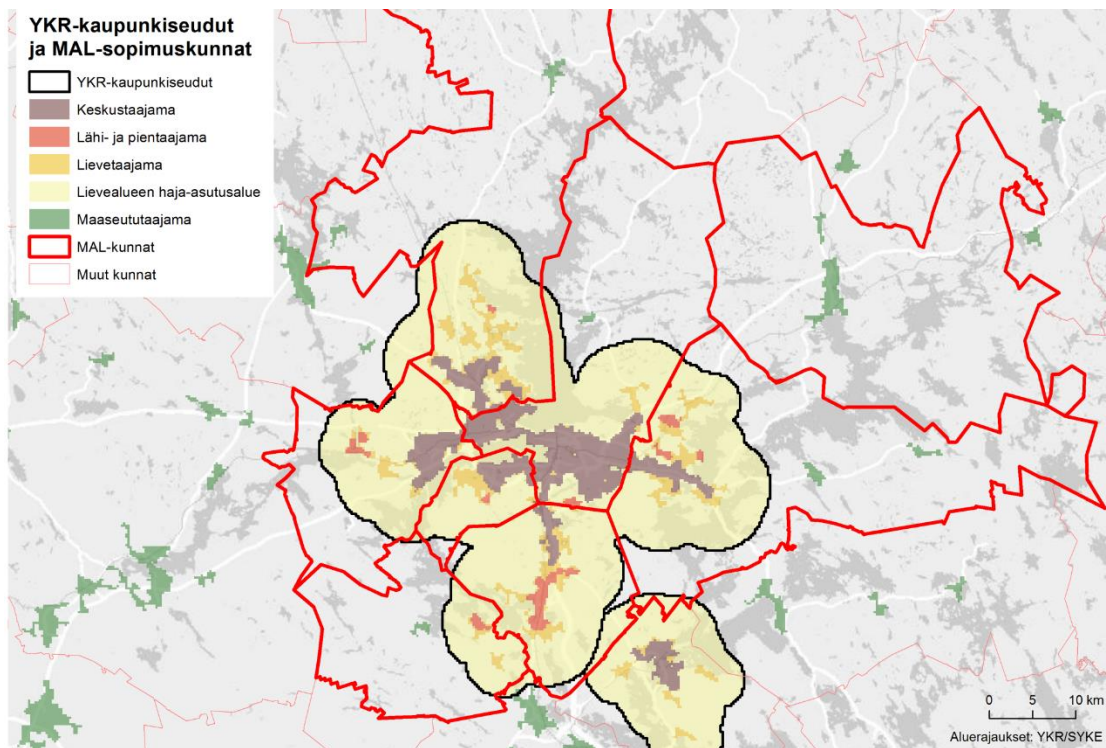
Söderman T. & Saarela S.-R. (toim.) (2011). *Kestävät kaupunkiseudut - Kriteereitä ja mittareita suunnittelun työvälineiksi*. Suomen ympäristö 25/2011. Suomen ympäristökeskus, Helsinki.

## Liite 1. MAL kaupunkiseudut kartalla

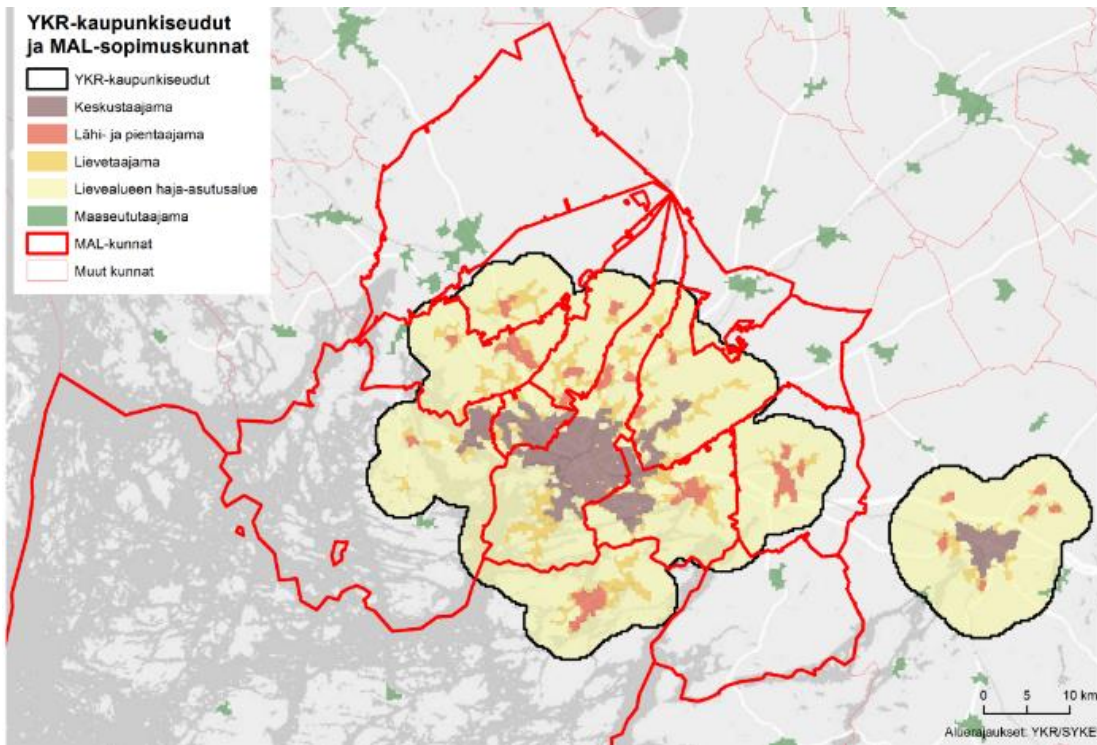
YKR kaupunkiseudun määritelmä: [http://www.ymparisto.fi/fi-FI/Elinymparisto\\_ja\\_kaavoitus/Yhdyskuntarakenne/Tietoa\\_yhdyskuntarakenteesta/Kaupunkiseutujen\\_rajaus](http://www.ymparisto.fi/fi-FI/Elinymparisto_ja_kaavoitus/Yhdyskuntarakenne/Tietoa_yhdyskuntarakenteesta/Kaupunkiseutujen_rajaus)



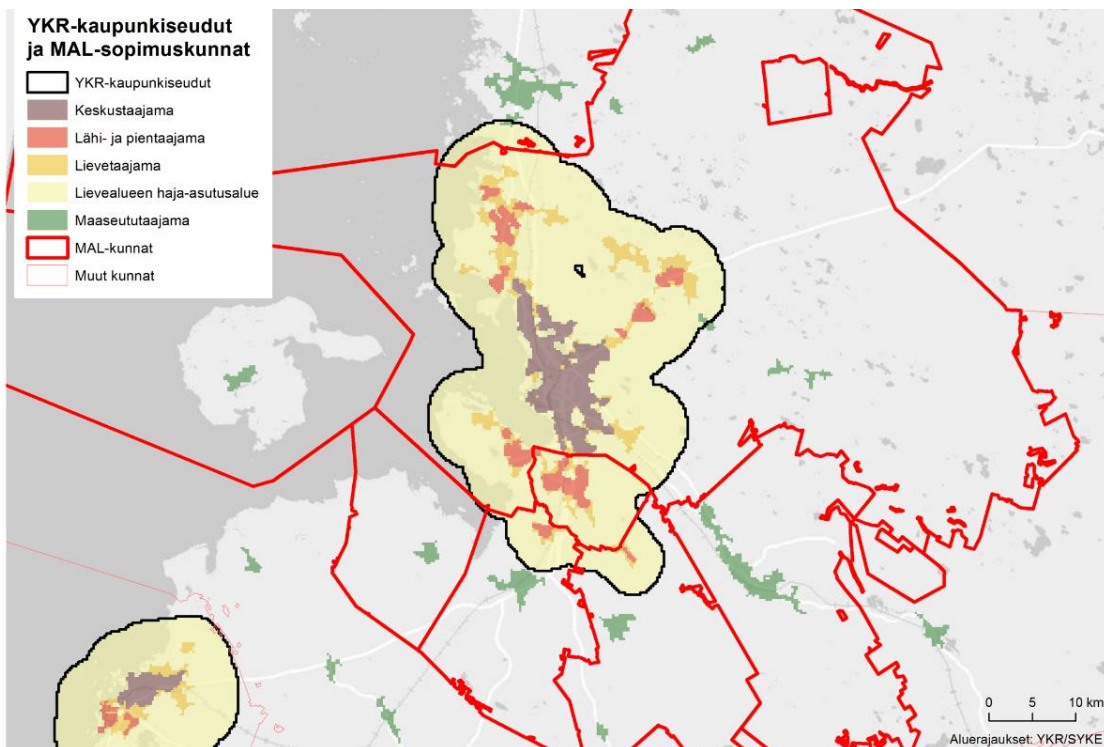
**Helsingin kaupunkiseutu:** Espoo, Helsinki, Hyvinkää, Järvenpää, Kauniainen, Kerava, Kirkkonummi, Mäntsälä, Nurmijärvi, Pornainen, Sipoo, Tuusula, Vantaa, Vihti



**Tampereen kaupunkiseutu:** Tampere, Lempäälä, Kangasala, Nokia, Orivesi, Pirkkala, Vesilahti, Ylöjärvi



**Turun kaupunkiseutu:** Aura, Kaarina, Lieto, Masku, Mynämäki, Naantali, Nousiainen, Paimio, Parainen, Raisio, Rusko, Sauvo ja Turku



**Oulun kaupunkiseutu:** Hailuoto, Ii, Kempele, Liminka, Lumijoki, Muhos, Oulu, Tyrvävä