

Valmisteluryhmän ehdotus MAL-sopimukseksi 17.9.2024

Helsingin seudun kuntien ja valtion välinen
maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimus 2024–2035

Avtal mellan Helsingforsregionens kommuner och staten
rörande markanvändning, boende och trafik 2024–2035

17.9.2024

Sopijaosapuolet

Valtio: ympäristöministeriö, liikenne- ja viestintäministeriö, työ- ja elinkeinoministeriö, valtiovarainministeriö, Väylävirasto, Liikenne- ja viestintävirasto, Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (Uudenmaan ELY-keskus) sekä Asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskus ARA.

Kunnat: Espoo, Helsinki, Hyvinkää, Järvenpää, Kauniainen, Kerava, Kirkkonummi, Mäntsälä, Nurmijärvi, Pornainen, Sipoo, Tuusula, Vantaa, Vihti.

Kuntayhtymät: Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL).

Sopimus on luonteeltaan aiesopimus. Sopijaosapuolet sitoutuvat yhdessä edistämään sopimuksen tavoitteiden ja toimenpiteiden toteutumista.

Sopimuksen tarkoitus ja tavoitteet

Maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimus (jäljempänä MAL-sopimus) perustuu Helsingin seudun 14 kunnan ja valtion yhteiseen tahtotilaan seudun kehittämisestä. Sopimuksella vahvistetaan kuntien keskinäistä yhteistyötä ja suunnitteluyhteistyön jatkuvuutta, kumppanuutta seudun kuntien ja valtion välillä sekä osapuolien sitoutumista seudun kehittämiseksi tarvittaviin toimenpiteisiin. Sopimuksella varaudutaan pitkäjänteiseen kehitykseen.

Sopimuksen toimenpiteet luovat edellytyksiä seudullisesti tarvetta vastaavalle monipuoliselle asuntotuotannolle sekä liikennejärjestelmän ja -investointien ja maankäytön yhteensovittamiselle. MAL-sopimuksella edistetään Helsingin seudun kestävästä kasvusta kehittämällä valtion ja kuntien yhteistyönä vähäpäästöistä ja kestävästä yhdyskuntarakennetta ja liikennejärjestelmää ilmastonmuutoksen ehkäisemiseksi, elinkeinoelämän elinvoimaisuutta, liikenneturvallisuutta, liikennejärjestelmän digitalisaatiota sekä tarpeita vastaavaa asuntokaavoitusta ja -tuotantoa. Tavoitteena on myös torjua segregatiota ja asunnottomuutta sekä edistää asuinalueiden monimuotoisuutta ja alueiden asutokannan monipuolisuutta.

Sopimuksessa on kuvattu tavoitetilat vuodelle 2035, kehityspolut ja tarvittavat toimenpiteet vuosille 2024–2027 tavoitteisiin pääsemiseksi. Sopimus päivitetään neljän vuoden välein. Sopimukseen on sisällytetty keskeisimmät ja vaikuttavimmat maankäyttöä, asumista ja liikennejärjestelmän kehittämistä koskevat toimenpiteet, jotka edellyttävät kuntien keskinäistä tai kuntien ja valtion yhteistyötä. Sopimuksen toteutumisen kannalta on tärkeää, että myös kuntien ja valtion muut kehittämistoimet tukevat sopimuksen tavoitteiden toteutumista.

Sopimuksen lähtökohdat

Helsingin seudun MAL-sopimuksen keskeisiä lähtökohtia ovat:

- Kansainväliset ilmastopöytäkirjat
- Euroopan vihreän kehityksen ohjelma
- Pääministeri Petteri Orpon hallituksen ohjelma 20.6.2023
- Kansallinen energia- ja ilmastostrategia ja ilmastolain mukainen suunnittelujärjestelmä (pitkän aikavälin ilmastosuunnitelma, sopeutumissuunnitelma, keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelma ja maankäyttösektorin ilmastosuunnitelma)
- Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet
- Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032 (Liikenne 12-suunnitelma)
- Liikenneturvallisuusstrategia 2022–2026
- Helsingin seudun MAL 2023 -suunnitelma ja siihen liittyvät MAL-taustaselvitykset

- Helsingin seudun MAL-sopimus 2020–2031
- Helsingin seudun MAL-seurantakatsaus kaudesta 2020–2023
- Seurantakatsaus MAL-sopimusten vaikuttavuudesta

Seudullisen suunnittelun ja tietopohjan kehittäminen

Tavoitetila 2035+

Jatkuva seudullinen maankäytön, asumisen ja liikennejärjestelmän suunnittelu yhteistyö on osaltaan mahdollistanut kehityksen, jolla Helsingin kaupunkiseudusta on tullut Euroopan kestävin ja toimivin metropolialue. Helsingin seudun suunnittelu on perustunut kaupunkiseudun ja valtion yhteiseen näkemykseen seudun kilpailukyvyn merkityksestä koko Suomen taloudelle. Päätökset on tehty perustuen yhteiseen tietopohjaan ja ymmärrykseen kaupunkiseudun maankäytön, asumisen ja liikennejärjestelmän kehittämistarpeista sekä niiden edellyttämistä toimenpiteistä pitkällä (10–15 vuotta) ja lyhyellä aikavälillä (neljä vuotta). Ajantasaiseen tietoon, jatkuvaan seurantaan ja tulevaisuuden ennakointiin perustuva suunnittelu on mahdollistanut nopean varautumisen hitaisiin ja äkillisiin sekä ennakoituihin ja ennakoimattomiin muutoksiin.

Kehityspolut tavoitetilan saavuttamiseksi

Helsingin seudulla jatketaan seudullista maankäytön, asumisen ja liikennejärjestelmän yhteensovittavaa ja jatkuvaa suunnittelua. Seudulliselle suunnittelu yhteistyölle varataan riittävät resurssit.

Kaupunkiseudun kuntien, Helsingin seudun liikenteen (HSL) ja valtion yhteistyöllä sekä samansuuntaisilla tavoitteilla ja toimenpiteillä varmistetaan, että seudullinen ja valtakunnallinen suunnittelu on yhdensuuntaista ja vaikuttavaa. Keskeisenä yhteensovittamisen välineenä toimii Helsingin seudun MAL-suunnitelma. Kaupunkiseudun kehittämisessä vältetään seudun yhteisen edun kannalta haitallista osaoptimointia.

Suunnittelun tietopohjaa sekä suunnittelun ja vaikutusten arvioinnin menetelmiä kehitetään yhteistyössä valtion ja kaupunkiseudun kesken. Seudullista ja valtakunnallista MAL-sopimusten toimenpiteiden ja vaikuttavuuden seuranta jatketaan. Seuranta kehitetään edelleen ja siinä otetaan huomioon Euroopan laajuisia liikenneverkkoja (TEN-T) koskevan lainsäädännön vaatimukset. Kaupunkiseudun suunnittelun kannalta keskeisten sidosryhmien riittävä ja oikea-aikainen osallistuminen suunnitteluun varmistetaan.

Seudullista liikennejärjestelmää kehitetään vuorovaikutteisesti valtakunnallisen liikennejärjestelmän kanssa. MAL-sopimusmenettelyä ja Liikenne 12 -suunnitelman prosesseja yhteensovitetaan.

Kaupunkiseudun MAL-suunnittelun prosessia ja päätöksenteon rakennetta selkeytetään. Suunnittelun hyväksyttävyyttä ja suunnitelmaan sitoutumista kehitetään jatkuvalla vuorovaikutuksella luottamushenkilöiden kanssa.

Toimenpiteet 2024–2027:

1. MAL-sopimusmenettelyä pohjustavaa kuntien väliseen yhteistyöhön perustuvaa seudullista alueidenkäytön, asumisen ja liikennejärjestelmän yhteensovittavaa suunnittelua jatketaan. Kunnat ja HSL päivittävät yhteistyössä MAL-suunnitelman sopimuskautta 2028–2039 varten. Valtion asiantuntijoiden riittävä ja oikea-aikainen osallistuminen suunnitteluun varmistetaan. Kunnat ja valtio sitoutuvat varaamaan suunnitelman laatimiseen tarvittavat henkilö- ja muut resurssit. Kunnat varmistavat, että Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelma laaditaan Euroopan laajuisia liikenneverkkoja (TEN-T) koskevan asetuksen mukaisesti kestävä kaupunkiliikenteen suunnitelmaksi (SUMP) vuoden 2027 loppuun mennessä.

2. Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnittelussa hyödynnetään ajantasaisimpia valtion laatimia arviointiohjeita ja osallistutaan aktiivisesti niiden kehittämistyöhön. Kaupunkiraidehankkeiden suunnittelussa kunnat noudattavat Liikenne- ja viestintävirasto Traficomien kaupunkiraideiden hankearviointiohjetta.
3. Valtio toteuttaa valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen vuonna 2025 ja mahdollistaa seutujen osallistumisen tutkimukseen. Kunnat ja HSL tuottavat Helsingin seudun liikkumistutkimusten pohjalta valtakunnallisella tasolla mahdollisimman vertailukelpoista tietoa liikkumisesta.
4. Valtio ja kaupunkiseudut jatkavat ja kehittävät yhteistyössä valtakunnallista MAL-sopimusten vaikuttavuuden ja rahoituksen seuranta. Kehittämisessä huomioidaan TEN-T-asetuksen täytäntöönpanoasetus mm. tietojen toimittamisesta Euroopan komissiolle.

Kestävä ja vähäpäästöinen yhdyskuntarakenne ja liikennejärjestelmä

Tavoitetila 2035+

Yhdyskuntarakenne ja liikennejärjestelmä ovat mahdollistaneet seudun kestävän kasvun, sujuvan ja turvallisen arjen sekä kestävien liikkumismuotojen kilpailukyvyyn. Asuminen, työpaikat ja palvelut ovat sijoittuneet seudulla siten, että yhä useammalla seudun asukkaalla on mahdollisuus liikkua kestävästi ja matkaketjut ovat sujuvia. Yhdyskuntarakenne on eheä ja tiivistynyt erityisesti keskustoihin ja raideliikenteeseen tukeutuen. Valtakunnallista liikennejärjestelmää on kehitetty Liikenne 12 -suunnitelman mukaisesti.

Helsingin seutu on parantanut kilpailukykyään suhteessa muihin metropolialueisiin ja on kansainvälisesti houkutteleva niin työvoimalle kuin yrityksillekin. Seudun yhdyskuntarakenne, asuntotarjonta ja liikennejärjestelmä ovat mahdollistaneet työnantajille osaavan työvoiman saannin ja hyvän toimintaympäristön. Seudulla on varmistettu riittävä, erikokoisten yritystonttien tarjonta ja hyvät yritys- ja toimitilarakentamisen edellytykset. Maankäytön ja liikennejärjestelmän kehittämisessä on varauduttu tuotanto- ja logistiikkatoimintojen kasvuun pääväylien varsilla ja huomioitu toimistotyöpaikkojen keskittyminen kestävin kulkumuodoin hyvin saavutettaville alueille. Seudun sisällä on huolehdittu valtakunnallisten kuljetusten sujuvuudesta varmistamalla toimivat yhteydet keskeisiin logistisiin solmuihin kuten satamiin, lentoasemalle ja keskeisille logistiikka-alueille. Raskaan liikenteen taukopaikat on toteutettu pääkaupunkiseudun sisääntuloväylien välittömään läheisyyteen ja Kehä III -vyöhykkeelle.

Seudullisen liikennejärjestelmän kehittämisinvestointeja on hyödynnetty täysimääräisesti ja ne tukevat kansainvälisten ja kansallisten ilmastotavoitteiden saavuttamista. Kestävien kulkutapojen osuus matkoista Helsingin seudulla on vuonna 2035 vähintään 65 prosenttia. Joukkoliikenteen palvelutaso on hyvä alueilla, joilla se on mahdollista järjestää kustannustehokkaasti. Uudet liikkumisen palvelut tukevat joukkoliikennejärjestelmää. Lähijunaliikenteen hyvän palvelutason mahdollistamiseksi lähijunaliikenteen varikot on toteutettu kaikille ratasuunnille junien liikennöinnin ja sen kustannustehokkuuden kannalta toimiville sijainneille. Kattava vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfra palvelee henkilö- ja tavaraliikenteen tarpeita ja on vauhdittanut siirtymää puhtaisiin käyttövoimiin. Kaikkien liikenne- ja kulkumuotojen turvallisuus on parantunut kansallisen liikenneturvallisuusstrategian mukaisesti.

Kehityspolut tavoitetilan saavuttamiseksi

Kaavoituksella mahdollistetaan yhdyskuntarakenteen tiivistyminen sijoittamalla uusi asuntotuotanto MAL 2023 -suunnitelmassa määritellyille maankäytön ensisijaisille kehittämisvyöhykkeille, erityisesti keskustoihin ja raideliikenteeseen tukeutuville alueille. Asuinkerrostalotonttien kaavavarannon riittävyys varmistetaan. Oikein kohdennetuilla joukkoliikennejärjestelmän investoinneilla varmistetaan riittävän asuntokaavoituksen

edellytykset. Asemanseutuja kehitetään tiiviinä ja toiminnoiltaan sekoittuneina keskuksina verkostomaisessa kaupunkirakenteessa.

Elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä parannetaan MAL 2023 -suunnitelman elinkeinojen kehityskuvan 2040 mukaisesti kehittämällä keskeisiä elinkeinoalueita ja varmistamalla riittävät tilavaraukset erilaisiin elinkeinotoiminnan tarpeisiin. Seudun toimistotyöpaikkojen keskittymiä kehitetään tiiviinä, rakenteeltaan sekoittuneina ja monipuolisina työn tekemisen ympäristöinä. Maankäytön ja liikennejärjestelmän kehittämisessä varaudutaan tuotanto- ja logistiikkatoimintojen kasvuun pääväylien varsilla.

Liikenteen päästöjä vähennetään liikennesuoritteiden kasvua vähentävillä toimilla ja edesauttamalla siirtymää kestävämpään tapaan liikkua. Kestävien kulkumuotojen kilpailukykyä suhteessa henkilöautoon parannetaan. Joukkoliikenteen ja liikkumisen palveluiden sekä liikenteen solmukohtien palvelutasoa parannetaan. Joukkoliikenteen taloudellinen kestävyys varmistetaan, jotta mahdollistetaan joukkoliikenteen palvelutason parantaminen ja kohtuulliset lipunhinnat. Kävelyn ja pyöräilyn määrää ja kulkutapaosuutta lisätään panostamalla näiden kulkumuotojen infrastruktuuriin ja olosuhteisiin ympäri vuoden. Liikennemelulle altistumista vähennetään alueidenkäytön suunnittelussa, kasvattamalla kestävien kulkumuotojen osuutta ja toteuttamalla meluntorjuntaa erityisesti tiivistyvän maankäytön edellyttämässä kohteissa. Liikenteen turvallisuutta Helsingin seudulla kehitetään valtakunnallisten tavoitteiden mukaisesti. Erityishuomio on kävelyn ja pyöräilyn turvallisuudessa niiden suoritteiden ja kulkumuoto-osuuden kasvaessa.

Helsingin seudun tie- ja katuverkkoa kehitetään ensisijaisesti joukkoliikenteen ja logistiikan tarpeet huomioiden ja pohjautuen mm. Helsingin seudun tieverkon luokittelu- ja palvelutasotyöhön. Seudun valtakunnallisia yhteyksiä ja saavutettavuutta kehitetään Liikenne 12 -suunnitelman mukaisesti huomioimalla mm. sujuvat matkaketjut ja yhteydet kansainvälisen liikenteen solmupisteisiin kuten Helsinki-Vantaan lentoasemalle ja satamiin sekä liikenneturvallisuuden parantaminen. Helsingin seudun asemaa TEN-T-asetuksen mukaisena kaupunkisolmukohtana vahvistetaan kuntien ja valtion yhteistyöllä eurooppalaisten liikennekäytävien toteutuksessa ja EU-rahoituksen hyödyntämisessä.

Uudet lähijunaliikenteen varikot toteutetaan Pääradan, Rantaradan ja Kehäradan suunnissa. Ratakapasiteetin riittävyys varmistetaan myös digitalisaatiota hyödyntäen. Alueidenkäytön suunnittelussa huomioidaan vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkon ja raskaan liikenteen taukopaikkojen tarpeet. Raskaan liikenteen taukopaikoilla mahdollistetaan vaihtoehtoisten käyttövoimien jakelu.

Seudun liikennejärjestelmäsuunnittelussa ja kuntien liikennesuunnittelussa huomioidaan liikennepalveluiden ja automaation kehittyminen ja hyödynnetään liikennettä koskevaa tietoa täysimääräisesti. Uusia mm. digitalisaation mahdollistamia liikkumisen ja kuljettamisen palveluja edistetään vaikutusarvioihin perustuen siten, että niiden käyttöönotto tukee siirtymää kestäväan ja vähäpäästöiseen liikennejärjestelmään.

Toimenpiteet 2024–2027:

Asuntotuotannon sijoittaminen maankäytön ensisijaisille vyöhykkeille

5. Kunnat sijoittavat uudesta asuntotuotannosta vähintään 95 % MAL 2023 -suunnitelmassa esitetyille maankäytön ensisijaisille vyöhykkeille.
6. Valtio osoittaa omistamaansa maata asuntotuotantoon myymällä, vaihtamalla ja tarvittaessa maankäyttösopimuksia hyödyntäen. Valtion tarpeista vapautuvat asuntorakentamiseen ja julkisten palvelujen kehittämiseen soveltuvat alueet luovutetaan kohtuuhintaisesti ensisijaisesti kunnille tai toissijaisesti muulle alueen lopulliselle asuntotuotannon tarjoajalle.

Joukkoliikenneinfran kehittäminen

Vantaan ratikka

7. Vantaan ja Helsingin kaupungit käynnistävät Vantaan ratikan toteutuksen hankesuunnitelman mukaisesti. Vantaan ratikan hankesuunnitelman mukainen kokonaiskustannusarvio on 606 milj. euroa, josta kiinteästi raitiotien rakentamiseen liittyviä kustannuksia tällä hetkellä on tunnistettu olevan 594 milj. euroa. Valtio avustaa Vantaan ratikan kiinteästi raitiotien rakentamiseen liittyvistä kustannuksista (sis. yhdysraideparin varikolle) enintään 30 % ja enintään 144,1 milj. euroa. Rakentaminen käynnistyy vuonna 2025 ja tuki maksetaan aina jälkikäteen perustuen edellisen vuoden toteutuneisiin kustannuksiin.

Santaradan ja Hakkilan kuormauspaikan siirto Hosantielle

8. Valtio/Väylävirasto luovuttaa ehdollisesti Hakkilan teollisuustontit, Hakkilan kuormauspaikan sekä Santaradan alueet Vantaan kaupungille ilman erillistä rahallista korvausta. Vantaan kaupungin alustavien arvioiden mukaan luovutettavien alueiden nykyarvo voimassa olevan asemakaavan mukaisesti on noin 5 miljoonaa euroa ja tulevaisuuden rakentamismahdollisuudet huomioiden 35–45 miljoonan euron välillä. Omistusoikeuden siirtymisen ehtona on, että korvaavan ja radanpidon näkökulmasta riittävän toiminnallisuuden omaavan kuormauspaikan toteuttamisesta Hosantielle on laadittu Vantaan kaupungin ja Väyläviraston välillä toteuttamissopimus.

Nykyisin kuormauskäytössä olevien alueiden (Hakkilan kuormauspaikka ja Santaradan alueet) hallinta voidaan luovuttaa Vantaan kaupungille täysimääräisesti silloin, kun Hosantien uusi kuormauspaikka-alue on toteutettu ja otettu käyttöön. Vantaan kaupunki vastaa kaikista Hosantien kuormauspaikan ja sen liikenneyhteyksien suunnittelu- ja toteuttamiskustannuksista sekä Santaradan purkukustannuksista. Vantaan kaupunki luovuttaa Hosantien ratkaisun vaatimat maa-alueet Väylävirastolle. Hosantien kuormausasema toteutetaan siten, että se vastaa liikenneteknisiltä ja toiminnallisilta ominaisuuksiltaan sekä radanpidon edellyttämältä palvelutasoltaan Hakkilan nykyistä kuormauspaikkaa. Vantaan kaupunki on arvioinut uuden kuormauspaikan toteutuskustannuksiksi 5–7,2 milj. euroa (alv 0 %) ja siihen liittyvien turvalaitejärjestelmämuutosten sijoittuvan Tikkurilan alueelle. Toteutuskustannukset tarkentuvat ratasuunnitelman laatimisen yhteydessä. Hosantien kuormausalue jää Väyläviraston omistukseen ja kunnossapidettäväksi.

Väylävirasto laatii Hosantien ratasuunnitelman, jossa ratkaistaan myös Santaradan lakkauttaminen, rinnakkain alueen asemakaavoituksen kanssa vuosien 2025–2026 aikana. Väylävirasto pyrkii käynnistämään ratasuunnitelman laatimisen ja Vantaan kaupunki alueen maaperätutkimukset vuoden 2024 loppuun mennessä. Väylävirasto pyrkii käynnistämään rakentamissuunnitelman laatimisen ilman aiheetonta viivästystä asemakaavoituksen ja ratasuunnitelman ratkaisujen ja tulevan rautatiealueen ulkorajojen varmistumisen jälkeen. Sopijaosapuolten yhteinen tavoitetilä on, että uusi kuormauspaikka on toteutettu ja otettu käyttöön sekä Hakkilan teollisuustontit, Hakkilan kuormauspaikka ja Santaradan alueet on luovutettu Vantaan kaupungille vuoteen 2031 mennessä, Hosantien kuormausalue on luovutettu Väylävirastolle ja alueiden hallintaoikeus viimeistään vuoden 2034 aikana. Valtio ja Vantaan kaupunki sitoutuvat jatkoneuvotteluihin, mikäli hankkeen toteuttamisaikataulu uhkaa viivästyä.

Asemien ja matkaketjujen kehittäminen

9. Valtio (Väylävirasto) osoittaa yhteensä 15 miljoonaa euroa vuosina 2025–2028 valtion rataverkon asemien korjaus- ja parantamistoimenpiteiden suunnitteluun ja toteutukseen Helsingin kaupungin alueella. Valtion rahoitus kohdistuu valtion omistuksessa ja vastuulla olevaan infrastruktuuriin. Helsingin kaupunki toteuttaa vastaavilla asemilla tarvittavia toimenpiteitä oman infrastruktuurinsa osalta omalla rahoituksellaan. Hankkeiden tulee käynnistyä vuoden 2028 loppuun mennessä ja niiden toteutus voi jatkua vuodelle 2029. Hankkeilla edistetään erityisesti matkustajien kannalta toiminnallisuutta, turvallisuutta, esteettömyyttä ja viihtyisyyttä asemilla. Valtion rahoitusta voidaan kohdistaa myös parannettavien asemien liityntäpysäköintiin seudulle laadittujen kustannusjakoperiaatteiden mukaisesti. Kohteina priorisoidaan Pääradalla huonojen olosuhteiden takia kiireellisimmin toimenpiteitä tarvitsevat asemat ja Rantaradalla liikennejärjestelmänäkökulmasta kiireellisimmin toimia tarvitseva asema. Edistettävistä hankkeista sovitaan tarkemmin Helsingin kaupungin ja Väyläviraston yhteistyönä. Hankkeiden edistymistä seurataan jatkuvassa liikennejärjestelmätyössä osana MAL-sopimuksen toimeenpanoa. Rahoitusta voidaan käyttää myös toimenpiteessä 11 (päärautatiaseman vaihtoyhteydet ja jalankuolosuhteet) esitetyn selvityksen laatimiseen.
10. Valtio (Liikenne- ja viestintävirasto Traficom) sitoutuu avustamaan Helsingin kaupungin rahoitusvastuulla olevien metro- ja juna-asemien peruskorjauksen ja parantamisen toteuttamisesta vuosina 2024–2028 syntyneitä kustannuksia yhteensä enintään 15 miljoonalla eurolla ja enintään 30 %:n rahoitusosuudella asemakohtaisesti. Hankkeilla edistetään erityisesti matkustajien kannalta toiminnallisuutta, turvallisuutta, esteettömyyttä ja viihtyisyyttä asemilla. Valtio sitoutuu avustamaan juna- ja metroasemien parantamisen rakentamiseen ja suunnitteluun kiinteästi liittyviä kustannuksia. Avustus myönnetään hakemuksesta Helsingin kaupungille. Tuettavista hankkeista sovitaan tarkemmin yhteistyössä valtion ja Helsingin kaupungin kesken.
11. Helsingin kaupunki ja valtio (Väylävirasto) selvittävät yhteistyössä VR:n kanssa, miten päärautatiaseman vaihtoyhteyksiä ja jalankuolosuhteita parannetaan (2025–2026).
12. Kunnat perustavat asematoimijoiden seudullisen verkoston, jonka tehtävänä on monitoimijaisen yhteistyön kautta edistää juna-asemien ja asema-alueiden infrastruktuurin parantamista ja kunnossapitoa MAL 2023 -suunnitelman mukaisesti sekä kehittää juna-asema-alueita liikenteen solmupisteenä matkaketju- sekä matkustajapalveluiden näkökulmasta. Valtio osallistuu verkoston toimintaan. Toimenpiteitä tehtäessä huomioidaan läpileikkaavasti asemien esteettömyyden ja saavutettavuuden parantaminen esimerkiksi asemien opastukseen ja talvikunnossapitoon liittyen ja niillä toteutetaan osaltaan kansallista esteettömyysvisiota. Asemanseutujen kehittämisessä huomioidaan jalankulun, pyöräliikenteen, pitkämatkaisen bussiliikenteen sekä muiden liikkumispalveluiden tilatarpeet (liityntäpysäköinti, yhteiskäyttöautot- ja pyörät, taksipalvelut, mikroliikkumisen palvelut).
13. Valtio on varautunut Keravan aseman liityntäpysäköinnin valtionosuuden rahoittamiseen 4,6 miljoonalla eurolla osana Helsinki-Riihimäki 2. vaiheen valtuutta. Hanke toteutetaan Helsingin seudun liityntäpysäköinnin kustannusjakoperiaatteiden mukaisesti. Hankkeen toteutuksesta vastaa Keravan kaupunki.
14. Helsingin seudun kunnat voivat hakea valtionavustusta kävelyn ja pyöräliikenteen olosuhteiden parantamiseen kunnan katuverkolla. Traficom toteuttaa valtionavustushaun ja myöntää rahoituksen.

Joukkoliikenteen kehittäminen

15. Valtio avustaa Helsingin seudun julkisen henkilöliikenteen palveluita vuosina 2024–2027 18,8 miljoonalla eurolla. Valtionavustuksen edellytyksenä on, että kaupunkiseutu toteuttaa alla esitettyjä joukkoliikennejärjestelmän kehittämistoimenpiteitä. Kunnat tavoittelevat joukkoliikenteen palvelutason kehittämistä ja matkustajamäärien lisäämistä seuraavin toimenpitein:
- HSL suunnittelee joukkoliikennetarjontaa ja sen muutoksia kohdennetusti vastaamaan asiakastarpeita. Raideliikenteen ja vahvojen joukkoliikenneyhteyksien kehittämistä jatketaan lähivuosina. Bussiliikenteen runkolinjastolla tiheät vuorovälit ja laajat liikennöintiajat tarjoavat houkuttelevan joukkoliikennepalvelun. Kaupunkiraideliikenteessä Kruunusiltojen raitioliikenteen on tarkoitus käynnistyä vuoden 2027 aikana. Joukkoliikennepalveluiden uusien teknologioiden pilotteja kehitetään todelliseen asiakastarpeeseen perustuen. Kokeiluja toteutetaan tarvittaessa esimerkiksi automaattiajooon ja kutsuhjaukseen liittyen.
 - HSL edistää joukkoliikenteen nopeuttamista, kuten liikennevaloetuksia ja joukkoliikennekaistoja, yhdessä kuntien ja ELY-keskuksen kanssa. HSL kehittää Sujuvuuden seuranta -menetelmää, jotta eniten matkustajia palvelevat nopeuttamistarpeet voidaan luotettavasti datan avulla tunnistaa.
 - HSL suunnittelee poikkeusreitit, järjestää tarvittaessa korvaavaa liikennettä sekä tekee ennakoivaa yhteistyötä muiden seudun toimijoiden kanssa. Helsinki kehittää menetelmää, jolla koottaisiin yhteen tulevien vuosien eri lähteistä (kunnat, Kaupunkiliikenne Oy, Väylävirasto) tulevat poikkeusliikennetarpeet, jotta pystytään välttämään merkittävien joukkoliikennereittien yhtäaikainen katko ja varmistamaan Helsingin seudun liikennejärjestelmän toimivuus myös poikkeustilanteissa. HSL osallistuu kehitystyöhön.
 - HSL:n tavoite on, että vuonna 2035 kaikki liikenteessä olevat bussit ovat päästöttömiä sähkö- tai polttokennobusseja. HSL on myös järjestänyt vuosittain ympäristöbonuskilpailun, jossa fossiilista dieselpolttoainetta korvataan biopolttoaineilla ja siten vähennetään joukkoliikennejärjestelmän päästöjä. Ympäristöbonuskilpailua on tarkoitus jatkaa, kunnes kalusto on vaihtunut päästöttömäksi.
 - HSL päivittää joukkoliikenteen matkatiedon tietojärjestelmiä ja sovelluksia tarjoamaan entistä paremmin reaaliaikaista tietoa aikatauluista, reiteistä ja poikkeuksista. Mobiili- ja verkkopalveluiden helppokäyttöisyyttä ja luotettavuutta parannetaan. Lisäksi kehitetään matkustajainformaation jakelua monipuolisesti eri kanavissa. Osana metron kapasiteetin lisäämishanketta METKA:a uudistetaan metroasemien järjestelmiä ja uusien metrojunien hankinnassa junien informaatiojärjestelmiä.
 - HSL panostaa joukkoliikenteen asiakaslähtöiseen markkinointiin matkustajamäärien kasvattamiseksi, esimerkkinä digitaalinen markkinointiviestintä valituille asiakaskohderyhmille.
16. Valtio laatii linjaukset henkilöjunaliikenteen tulevaisuudesta. Osana kokonaisuutta tarkastellaan yhteistyössä kuntien kanssa lähijunaliikenteen lisäämismahdollisuuksia Helsingin seudulla. Huomio on erityisesti tarjonnan kohdentamisessa tarpeiden mukaisesti. Yhteisrahoitus on lähtökohtana alueellisen junaliikenteen suunnittelussa, kehittämisessä ja toteuttamisessa.

Kuljetusketjujen sujuvuuden ja raskaan liikenteen käyttövoimamuutoksen edistäminen

Raskaan liikenteen taukopaikat ja vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfra

17. Valtio ja kunnat edistävät raskaan liikenteen taukopaikkojen toteutumista elinkeinoelämän kuljetusten tarpeisiin. Taukopaikoilla mahdollistetaan vaihtoehtoisten käyttövoimien jakelu.

18. Vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfrastruktuuria koskevan AFIR-asetuksen tavoitteisiin vastaamiseksi seudulla tulee olla vuoteen 2025 mennessä vähintään kaksi aluetta raskaan kaluston sähkön latausaseman ja vuoteen 2030 mennessä yksi alue vedyn tankkausaseman tarpeisiin. Lisäksi kunnat varmistavat, että seudulta löytyy vähintään kaksi aluetta nesteytetyn metaanin jakelun tarpeisiin. Sähkön jakeluverkon kapasiteetin osalta raskaalle liikenteelle osoitettavilla alueilla huomioidaan AFIR-asetuksen mukaiset latauspisteiden antotehotavoitteet.
19. Valtio laajentaa tietopohjaa raskaan liikenteen taukopaikkojen kehittämistarpeista yhteistyössä eri toimijoiden kanssa. Seudun liikennejärjestelmätyössä kunnat ja valtio edistävät aktiivisesti taukopaikkojen kehittymistä purkamalla niiden toteutuksen tiellä olevia esteitä. Valtio varautuu varaamaan rahoitusta taukopaikkojen toteutukseen seudulla taukopaikkojen mahdollistavien kaavojen ja tiesuunnitelmien valmistuttua.
20. Tiesuunnitelma raskaan liikenteen taukopaikan rakentamisesta valtatie 3 ja maantien 132 eritasoliittymän yhteyteen Vantaalla ja Nurmijärvellä valmistuu loppuvuodesta 2024. Taukopaikan alustava kustannusarvio on noin 15 milj. euroa. Vantaan kaupunki ja Nurmijärven kunta kaavoittavat alueen. Valtion ja kuntien tavoitteena on, että hanke olisi toteutusvalmiudessa vuonna 2027. Nurmijärven kunta huolehtii siitä, että Nurmijärven Vesi-liikelaitos osoittaa liitoskohdan Nurmijärven Vesi -liikelaitoksen verkostoon, josta hankkeen kustannuksella rakennetaan vesihuoltolinja taukopaikalle.
21. Kunnat varmistavat kaavoittamalla ja maanhankinnalla vuosien 2024–2027 aikana, että valtatie 3 ja maantien 132 eritasoliittymän yhteyteen suunnitteilla olevan taukopaikan lisäksi on varattuna kaksi muuta uutta aluetta raskaan liikenteen taukopaikkakäyttöön. Nämä kaksi uutta aluetta sijaitsevat seudun keskeisten sisääntuloväylien ympäristössä, soveltuvat yöaikaiseen pysäköintiin ja ovat riittävän laajoja. Lisäksi kunnat osoittavaan lyhytaikaiseen pysäköintiin soveltuvia alueita läheltä merkittäviä logistisia solmupaikkoja. Kunnat ja valtio huolehtivat olemassa olevien taukopaikkojen kehittämisestä. Valtio vastaa uusien taukopaikkojen edellyttämien tiesuunnitelmien laadinnasta.
22. Kunnat ja valtio edistävät liikenteen sähköistymistä ja vaihtoehtoisten käyttövoimien käyttöä. Valtio laatii kansallisen jakeluinfraohjelman ja edistää kuntien välistä tiedonvaihtoa jakeluinfran kehittämisestä esimerkiksi MAL-verkoston vuonna 2024 käynnistämässä hankkeessa.
23. Kunnat kehittävät määränpäälatausta hallinnassaan olevilla pysäköintipaikoilla, kuten liikuntapaikkojen ja liityntäpysäköintien yhteydessä. Kunnat kehittävät kadunvarsilatauksen edellytyksiä kysynnän mukaisesti. Sähköautojen latausinfraa kehitetään myös pysäköintialueille ja -laitoksiin. Pitkämatkaisen linja-autoliikenteen käyttövoimamuutosta ennakoiden kunnat selvittävät mahdollisuuksia kehittää latausinfraa multimodaaleissa eli eri liikennemuodot mahdollistavissa matkustajaterminaaleissa. Helsingin kaupunki tukee uusiutuviin energialähteisiin siirtymistä satamissa omistajapolitiikallaan ja huolehtii siitä, että Helsingin satamissa tarjotaan AFIR-asetuksen mukaisesti aluksille maasähköä viimeistään vuoden 2029 lopusta alkaen. Helsingin kaupunki arvioi edellytyksiä ja tarvetta tarjota kehittyviä aluspolttoaineita satamissaan.

Liikenteen digitalisaatio

24. Kunnat sitoutuvat yhteistyöhön valtion liikennehallinnon sekä muiden MAL-seutujen kanssa yhteen toimivien toimintamallien ja ratkaisuiden kehittämiseksi digitaalisen liikennetiedon hallinnoimiseksi ja jakamiseksi. Yhteistyössä määritellään olennaiset liikennetiedot sekä laaditaan suunnitelma siitä, miten tietoja kerätään ja jaetaan kansalliseen yhteyspisteeseen. Suunnitelman tulee varmistaa käytettyjen toimintamallien, keräystapojen ja tietojärjestelmien yhteensopivuus sekä alan sääntelyn mukaisten standardien käyttö. Valtio

mahdollistaa avoimen yhteistyöfoorumin, jonka kautta kuntasektorin toimijat pyritään kytkemään tiiviimmin mukaan liikenteen digitaalisen toimintaympäristön kehittämiseen. Yhteistyössä hyödynnetään MAL-seuduilla jo laadittuja selvityksiä.

25. Kunnat toimittavat jo keräämäänsä katuverkkojen liikennetietoa kansalliseen yhteyspisteeseen alan sääntelyn edellyttämässä standardimuodossa.
26. HSL ja kunnat toteuttavat seudulla laadittua Liikenteen automaation tiekarttaa ja edistävät uusien teknologioiden hyödyntämistä liikennejärjestelmän tehostamisessa. Valtio kehittää lainsäädäntöä pysyvään käyttöön tulevien automaatiosovelluksien mahdollistamiseksi.
27. Kunnat edistävät liikenteen digitalisaation ja automaation mahdollistamien uusienliikkumis- ja kuljetustapojen huomioimista kaavoituksessa, liikennesuunnittelussa ja katutilojen suunnittelussa. Valtio tuottaa tietoa digitalisaation ja automaation mahdollistamien uusien liikkumis- ja kuljetustapojen huomioimista katutilojen suunnittelussa yhdyskuntarakentamislain valmistelun yhteydessä.

Väyläverkon parantamishankkeet ja suunnittelu

28. Valtio osoittaa yhteensä 17,8 miljoonaa euroa vuosina 2025–2028 valtion väyläverkon pieniin yhteisrahoitteisiin parantamishankkeisiin KUUMA-seudulla. Hankkeiden tulee käynnistyä vuoden 2028 loppuun mennessä ja niiden toteutus voi jatkua vuodelle 2029. Näillä yhteisrahoitteisilla hankkeilla edistetään liikenneturvallisuutta, kestävästä liikkumisesta ja yhdyskuntarakennetta sekä muita MAL-sopimuksen tavoitteita. Rahoitusta voidaan kohdentaa valtion maanteiden ja rautateiden parantamisinvestointien suunnitteluun ja toteuttamiseen sekä valtion liikenneväylien yhteydessä olevien liityntäpysäköintialueiden suunnitteluun ja toteuttamiseen. Kuntien rahoitusosuuksia voidaan käyttää myös näiden valtion väylähankkeiden toteuttamiseen edellyttämiin katujärjestelyihin. Hankekokonaisuus rahoitetaan valtion ja kuntien kesken kustannusjaolla 50/50. Edistettävistä hankkeista sovitaan jatkuvassa liikennejärjestelmätyössä KUUMA-seudun kuntien, Väyläviraston ja ELY-keskuksen yhteistyönä osana MAL-sopimuksen toimeenpanoa.
29. Valtio osoittaa yhteensä 2 miljoonaa euroa valtion väyläverkon yhteisiin suunnittelukohteisiin KUUMA-seudulla. Suunnittelukokonaisuus rahoitetaan valtion ja KUUMA-kuntien kesken erikseen sovittavalla kustannusjaolla. Suunnitteluhankkeista sovitaan jatkuvassa liikennejärjestelmätyössä Helsingin seudun kuntien, Väyläviraston ja ELY-keskuksen yhteistyönä osana MAL-sopimuksen toimeenpanoa. Suunnitteluhankkeita voivat olla mm. valtatie 25 Kapulin eritasoliittymä Mäntsälässä ja Keski-Uudenmaan pohjoinen logistiikkayhteys Järvenpää–Nurmijärvi. Valtio on laatinut tiesuunnitelman kantatien 50 (Kehä III) parantamisesta Masalan ja Majvikin kohdalla Kirkkonummella. Osana lähijunaliikenteen lisäämismahdollisuuksia Helsingin seudulla voidaan selvittää liikenteen käynnistämisen mahdollisuuksia ja edellytyksiä Keravan ja Sipoon Nikkilän välillä. Selvitysten tulosten perusteella arvioidaan edellytyksiä ratasuunnitelman laatimisen käynnistämiseksi.

Väyläverkon kehittäminen

Teiden liikenneympäristön muuttaminen maankäytön tiivistämiseksi

30. Valtio selvittää yhteistyössä pääkaupunkiseudun kuntien kanssa pääkaupunkiseudun pääväylien roolia ja valtakunnallista merkitystä vuoden 2025 aikana. Selvityksen yhteydessä valtio muodostaa kannan siitä, minkä tiejaksojen on tarpeen pysyä maankäytön tiivistyessään valtion maanteinä ja minkä tiejaksojen osalta voidaan arvioida hallinnollisia muutoksia tai muita toimenpiteitä, joilla ydinalueen lähestymisjaksojen liikenneympäristöä voidaan muuttaa tiiviimpää yhdyskuntarakennetta mahdollistavaksi.

Selvityksen valmistuttua kunnat ja valtio voivat yhdessä väyläkohtaisesti keskustella

hallinnollisista muutoksista ja muista mahdollisuuksista muuttaa liikenneympäristöä alhaisempia ajonopeuksia ja tiiviimpää yhdyskuntarakennetta tukevaksi.

Vt 4 Lahdenväylän kehittäminen

31. Lahdenväylän (vt 4) liikennekäytävässä on kaksi hankekokonaisuutta: 1) Kehä I–Kehä III ja Ilmasillan eritasoliittymän kehittäminen (vt 4) 2) Suunnitteilla oleva Helsingin kaupungin pikaraitiotie Viikki–Malmi ja siihen liittyvät vt 4 Koskelantie–Kehä I toimenpiteet, Koskelan raitiotievarikko sekä maankäytön merkittävä lisääminen alueella.

Viikki–Malmin pikaraitiotien toteuttamiseen liittyvien vt 4 Koskelantie–Kehä I toimenpiteiden toteuttamiseksi on ko. välille tällä hetkellä hyväksytty suunnitteluperusteeksi 80 km/h nopeusrajoitus. Helsingin kaupunki selvittää kaavoituksen yhteydessä maankäytön kehittämisedellytyksiä Lahdenväylän ympäristössä Kehä I sisäpuolella. Selvitysten lähtökohtana on Lahdenväylän (vt 4) kehittämistä välillä Koskelantie–Kehä I koskeva esiselvitys sekä siinä tunnistetut jatkosuunnittelussa huomioitavat asiat, ml. mahdolliseen matalampaan nopeusrajoitukseen ja sen mahdollistamaan maankäyttöön liittyvä verkollinen tarkastelu. Jatkokeskusteluja käydään Helsingin kaupungin ja valtion välillä vuonna 2025 valmistuvan selvityksen (toimenpide 30) pohjalta sen valmistuttua.

32. Valtio yhdessä Helsingin kaupungin kanssa kehittää Lahdenväylää (vt 4) välillä Kehä I–Kehä III ja Ilmasillan eritasoliittymää tiesuunnitelman mukaisesti. Valtatien 4 toimenpiteiden kokonaiskustannusarvio on 138,1 milj. euroa (MAKU 2020=100, 145). Valtion osuus näistä kustannuksista on enintään 64 milj. euroa ja Helsingin kaupungin osuus on enintään 74,1 milj. euroa. Kustannusjako vastaa tiesuunnitelmassa esitettyä kustannusjakoa indeksillä korotettuna. Hankkeesta laaditaan erillinen toteutus sopimus osapuolten kesken. Hanke pyritään käynnistämään vuoteen 2026 mennessä. Tämän lisäksi Helsingin kaupunki toteuttaa hankkeeseen liittyvät katuverkon kehittämistoimet.

Mt 101 Kehä I Maarinsolmun eritasoliittymä (Espoo)

33. Valtio käynnistää Kehä I:n (mt 101) parantamisen Maarinsolmun kohdalla Espoossa. Hankkeen kustannusarvio on noin 59,1 milj. euroa (MAKU-indeksi 145, 2020=100), josta valtion osuus on enintään 33,7 milj. euroa ja Espoon kaupungin osuus enintään 25,4 milj. euroa. Hankkeesta laaditaan erillinen toteutus sopimus osapuolten kesken. Hanke on mahdollista käynnistää vuonna 2025.

Koivusaaren eritasoliittymä Länsiväylällä (Helsinki)

34. Valtio varautuu toteuttamaan kt 51 Länsiväylällä sijaitsevan Koivusaaren eritasoliittymän. Hanke palvelee Helsingin maankäyttöä ja sen kustannusarvio on noin 52 milj. euroa (MAKU-indeksi 145, 2020=100).

Koivusaaren eritasoliittymän rakentamisen edellyttämästä valtion rahoituksesta voidaan päättää siinä vaiheessa, kun alueen maankäytön kehittymisen aikataulu on selvillä ja kun hankkeen suunnitelma valmius mahdollistaa hankkeen toteutuksen, aikaisintaan vuoden 2025 loppupuolella. Valtion rahoitus hankkeelle on enintään 14,3 milj. euroa ja lopusta vastaa Helsingin kaupunki. Hankkeesta laaditaan erilliset suunnittelu- ja toteutus sopimukset osapuolten kesken.

Mikäli hanke ei ole toteutusvalmiudessa maaliskuun 2026 loppuun mennessä, kohdistetaan 14,3 milj. euron rahoitus vuosille 2026–2028 toimenpiteeseen 10. Päätöksestä sovitaan valtion ja Helsingin kaupungin välillä.

Rantaradan baana (Kauniainen)

35. Kauniainen yhdessä valtion (Väylävirasto) kanssa toteuttaa Rantaradan baanan Kauniaisten kaupungin alueelle sijoittuvan osuuden siten, että reitti jatkuu katkeamattomana Espoon kaupungin alueella muodostaen yhtenäisen pyöräilyn laatukäytävän kaupunkiseudulle. Valtio kohdentaa Kauniaisten kaupungille baanan toteutukseen enintään 2,6 milj. euroa. Baanan Kauniaisten kaupungin alueelle sijoittuvan osuuden kustannusarvio on 6 milj. euroa. Rantaradan baana toteutetaan Espoon kaupunkiratahankkeen rinnalla vuosien 2024–2027 aikana.

Lähijunaliikenteen varikkokokonaisuuden suunnittelu

36. Kunnat varmistavat valtakunnallisen ja lähijunaliikenteen kehittämisen toteuttamalla kolme uutta lähijunaliikenteen varikkoa junaliikenteen tarpeisiin perustuen. Varikoiden toteuttamisesta vastaa Pääkaupunkiseudun Junakalustoyhtiö Oy. Uudet varikot toteutetaan Pääradalle Keravan Jäspilään Rantaradalle Espooseen tai Kirkkonummellesekä lähijunaliikenteen varikkoselvitykseen perustuen Kehäradalle Petakseen tai Keimolaan.
37. Traficom sai vuoden 2021 talousarviossa valtuuden sitoutua lähijunaliikennealueen varikoiden suunnitteluun siten, että avustuserien yhteismäärä on enintään 3 000 000 euroa ja enintään 30 % suunnittelukustannuksista. Rahoituksesta on käyttämättä vielä noin 2 973 000 euroa. Valtio sitoutuu tarvittaessa uudelleenbudjetoimaan rahoituksen, joka on vanhenemassa vuosien 2024–2027 aikana. Avustus osoitetaan kunnille.
38. Espoon kaupunki ja Kirkkonummen kunta laativat selvityksen Rantaradan lähijunaliikenteen varikoiden vaihtoehtoisista sijaintipaikoista vuoden 2024 aikana. Selvityksen perusteella kunnat käynnistävät kumpikin lähijunaliikenteen varikon kaavoituksen viimeistään vuoden 2025 aikana omilla alueillaan. Tavoitteena on, että varikon toteutuksen mahdollistavat kaavat etenevät niin, että vuoden 2027 loppuun mennessä voidaan päättää liikenteellisen tarkastelun, toiminnallisuuden ja kustannusarvioiden perusteella minne varikko toteutetaan.

Osana kasvun edistämistä valtio, Espoon kaupunki ja Kirkkonummen kunta selvittävät yhteistyössä vuoden 2025 aikana Rantaradan läheisyydessä Espoossa ja Kirkkonummella sijaitsevien valtion omistuksessa olevien kiinteistöjen myymisen edellytyksiä Espoon kaupungille ja Kirkkonummen kunnalle. Tarkasteltavia kohteita voivat olla esimerkiksi Espoossa Leppävaarassa, Kaupunginkalliossa ja Espoon keskuksessa sijaitsevat kiinteistöt sekä Kirkkonummella asemanseutujen läheisyydessä, keskustassa ja Masalassa sijaitsevat kiinteistöt. Tavoitteena on mahdollistaa ko. kuntien maankäytön kehittämistä kuntien tavoitteiden mukaisesti tilanteessa, jossa seudun liikennejärjestelmän kehittämisen kannalta olennainen lähijunaliikenteen varikko sijoittuu kuntien alueelle. Lähijunaliikenteen varikko mahdollistaa tulevaisuudessa osaltaan junaliikenteen lisäämisen.

Valtion osalta kiinteistöjen myyntiä koskevaan selvittämiseen osallistuvat VM ja tarpeen mukaan muita toimijoita kuten Senaatti-kiinteistöt. Kiinteistöjen Espoolle tai Kirkkonummelle myymisen ehtona on, että päätös lähijunaliikenteen varikon toteuttamispaikasta on tehty.

39. Kuntien toimeksiannosta Pääkaupunkiseudun Junakalustoyhtiö Oy käynnistää Keravan Jäspilän varikosta hankesuunnittelun.
40. Vantaan kaupunki käynnistää Kehäradan lähijunaliikenteen varikon kaavoituksen. Vantaan kaupungin aloitteesta Pääkaupunkiseudun Junakalustoyhtiö Oy käynnistää YVA-menettelyn Kehäradan varikosta.
41. Valtion maaomaisuudesta Helsingissä suuri osa sijaitsee Ilmalan ratapiha-alueella. Mikäli alueen liikenteen ja radanpidon tilatarpeita voitaisiin siirtää muualle ja järjestellä tiiviimmin, olisi alueelle mahdollista kehittää seudullisesti merkittävä määrä tiiviiseen maankäyttöön perustuvaa asuntorakentamista, joka sijaitsee seudullisesti keskeisesti eheyttäen kaupunkirakennetta.

Valtio ja Helsingin kaupunki tekevät yhteistyössä selvityksen, jossa tutkitaan edellytykset Ilmalan alueella maankäytön muutoksille. Tavoitteena on kartoittaa edellytykset ja luoda tavoitela muutoksille eri aikajänteillä huomioiden seudullisen ja valtakunnallisen liikennejärjestelmän kannalta kriittisten toimintojen mahdolliset uudet liikenteellisesti käyttökelpoiset ja taloudellisesti järkevät sijoituspaikat tai niiden järjestämismahdollisuudet Ilmalan alueella tiiviimmin. Lähtökohtana on kehittää valtion ja Helsingin kaupungin yhteistyössä alueen maankäyttöä pitkäjänteisesti molemminpuoliset hyödyt tunnistaen.

Helsingin kaupunki vastaa selvityksen kustannuksista. Valtion osalta selvitykseen osallistuvat asiantuntijapanoksella VM, YM, LVM ja Väylävirasto sekä tarpeen mukaan muita toimijoita kuten Senaatti-kiinteistöt.

Tavoitteena on, että selvitys valmistuu vuoden 2025 aikana. Selvityksen pohjalta päätetään keväällä 2026 mahdollisista jatkotoimenpiteistä, kuten toimintojen uusien sijoituspaikkojen etsimisestä ja jo nykyisellään kehittämiskelpoisten kriittisistä toiminnoista vapaiden Ilmalan osa-alueiden kaavoituksen etenemisestä ja näiden osa-alueiden mahdollisista maanluovutuksista. Mahdollisten jatkotoimenpiteiden toteuttamiseen valtiolla ei ole vuosina 2024–2027 osoitettua rahoitusta jatkoselvityksiä lukuun ottamatta. Jatkoselvitykset ohjelmoidaan niin, että niiden tulokset ovat käytettävissä osana seuraavaa MAL-suunnitelmaa siten, että niiden toimeenpanosta voidaan sopia kuntien ja valtion kesken seuraavassa MAL-sopimuksessa tai muussa yhteydessä.

Ilmalan toimintoja korvaavien tai tiivistävien ratkaisujen suunnittelussa on huomioitava rautatieliikenteen kehittämisenäkymät valtakunnallisesti ja Helsingin seudulla sekä varikkotoimintojen tarpeet ja niiden sijoittuminen logistisesti ja toiminnallisesti hyväksyttäviin kohteisiin. Varikko- ja radanpitotoimintojen vähintään nykyisentasoiset edellytykset turvataan Ilmalassa, kunnes korvaavat käyttökelpoiset ja taloudellisesti järkevät ratkaisut ovat valmiita ja käytössä. Vasta tämän jälkeen valtio voi luopua toiminnoilta vapautuneista osa-alueista.

Liikenne 12 -suunnitelma

42. Valtio kehittää valtakunnallista liikennejärjestelmää Liikenne 12 -suunnitelman mukaisesti. Valtion väyläverkon kehittämisessä huomioidaan mm. eurooppalaisten liikennekäytävien vaatimukset TEN-T-asetuksen mukaisesti.
43. Helsingin kaupunkiseudun prioriteetit valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämisessä ovat:
 - Investointihankkeet vuosina 2024–2027

- Espoon kaupunkiradan lisätoimenpiteet
 - Helsinki-Pasila ratakapasiteetin lisääminen
 - Vt 3 Hämeenlinnanväylän parantaminen välillä Kehä I–Kaivoksela (Helsinki)
 - Kt 50 Masalanportti (Kirkkonummi)
 - Päärata Pasila-Riihimäki 3.vaihe
 - Vt 25 parantaminen välillä Hanko – Mäntsälä
 - Valtio osoittaa rahoituksen kolmen raskaan liikenteen taukopaikan toteutukseen
- Investointihankkeet vuosina 2028–2031
 - Kerava-Nikkilä ratayhteys
 - Keski-Uudenmaan pohjoinen logistiikkayhteys (Järvenpää ja Nurmijärvi)
 - Satamatunneli ja siihen kytkeytyvät yhteydet (Helsinki)
 - Vt 25 Kapulin eritasoliittymä (Mäntsälä)
- Investointihankkeet vuosina 2032–2035
 - Vt 4 välillä Kehä III–Keravantie
 - Lapinkylän asema (Vantaa)
- Kestävän liikenteen edistäminen ja tuet
 - Valtio korottaa Helsingin seudun joukkoliikenteen tukea joukkoliikenteen paremman palvelutason mahdollistamiseksi.
 - Valtio toteuttaa osaltaan seudullisen pyöräilyn pääverkon puuttuvat osat sekä varmistaa hyvän laatutason ja talvikunnossapidon vuoteen 2031 mennessä. Pyöräilyn pääverkon toteutuksen rahoitustarpeesta 30 milj. euroa kohdistuu valtion verkolle.
 - Valtio kohdistaa tukea erityisesti raskaan liikenteen julkisten latauspisteiden toteuttamiseen.
 - Valtio avustaa jatkossakin vähintään 30 prosentin rahoitusosuudella kaupunkiraide- ja asemahankkeita (juna- ja metroasemat, rataverkon kehittämishankkeet, pikaraitiotiehankkeet, junaliikenteen varikot, metrohankkeet, asemien liityntäpysäköinti). MAL 2023 -suunnitelman investointiohjelmassa mainittuja kohteita ovat Hyvinkään liityntäpysäköinti, metron kulunvalvontajärjestelmän uusiminen, pikaraitiotieyhteys Hakaniemi-Länsisatama ja Jokeri0-pikaraitiotie.
- Perusväylänpito
 - Valtio varmistaa tieverkon kunnossapidon elinkeinoelämän toimintaedellytysten vaatimalla tasolla.
 - Valtio osallistuu myös tulevina MAL-sopimuskausina pienhankeohjelman rahoitukseen 50/50 jaolla.

Asuminen ja elinympäristön laatu

Tavoitetila 2035+

Seudulle on rakennettu vuoteen 2035 mennessä noin 180 000 uutta asuntoa, joista 95 % sijoittuu seudun maankäytön ensisijaisille kehittämisvyöhykkeille. Asuntokaavoitus- ja tuotanto on laadukasta ja määrällisesti riittävää sekä mahdollistanut seudun väestönkasvun.

Seudun asuntotuotanto on asuntojen koko- ja hallintamuotojakaumalta monipuolista ja tarjolla on monipuolisia asumisen vaihtoehtoja eri väestöryhmien tarpeisiin. Seudun asuntomarkkinat tukevat osaltaan työvoiman saatavuutta ja työmarkkinoiden toimivuutta. Asuinalueiden segregaaation ehkäisyssä on onnistuttu. Asuinalueiden monipuolinen asuntokanta vahvistaa seudun sosiaalista kestävyyttä. Myös heikoimmassa asemassa oleville väestöryhmille on riittävästi tarpeita vastaavia asumisratkaisuja ja asunnottomuus on poistettu Helsingin seudulla.

Kehittämispolut tavoitetilan saavuttamiseksi

Asuntotuotantoon soveltuva asemakaavavaranto pidetään pitkäaikaisen asuntotuotannon tarpeen edellyttämällä tasolla ja seudulle valmistuu asuntotuotantoa väestönkasvun tarpeiden mukaisesti.

Seudulla turvataan asuntokannan kokojakauman ja hallintamuotojen monipuolisuus sekä kohtuuhintaisen asumisen edellytykset siten, että myös heikommassa asemassa oleville on tarjolla asumisratkaisuja. Asumisen korkeaan hintaan vastataan ensisijaisesti varmistamalla riittävä asuntotuotanto. Asuntokannan monipuolisuuden ja asuntomarkkinoiden toimivuuden varmistamiseksi toteutetaan vapaarahoitteisen asuntotuotannon lisäksi valtion tukemaa asuntotuotantoa. Segregaatiota torjutaan turvaamalla asuinalueiden monipuolinen asuntotarjonta ja kehittämällä liikenneyhteyksiä sekä huolehtimalla kaavoituksessa palvelujen saatavuudesta ja saavutettavuudesta eri väestöryhmille sekä lähivirkistysalueiden saavutettavuudesta ja laadusta.

Vähennetään asunnottomuutta ja ehkäistään sen uusiutumista aktiivisesti.

Sovitut toimenpiteet:

44. Helsingin seudun kunnat huolehtivat, että asuntotuotantoon soveltuva asemakaavavaranto vastaa vähintään viiden vuoden asuntotuotantotarvetta.
45. Pitkän aikavälin tavoitteena on, että Helsingin seudulle valmistuu keskimäärin 16 500 uutta asuntoa vuodessa. Asuntotuotantotavoitteen seurannassa otetaan huomioon kuntien toiminnasta riippumattomat tekijät mm. suhdannetilanne. Seudulle on arvioitu valmistuvan keskimäärin 10 000 asuntoa vuodessa vuosina 2024–2027.
46. Kunnat huolehtivat maapolitiikan ja asemakaavoituksen keinoin, että asuntotuotannon käynnistämisen edellytykset turvataan erityisesti maankäytön ensisijaisilla kehittämisvyöhykkeillä huomioiden rakentamisen kustannuskehitys ja kilpailu. Kunnat raportoivat asuntotuotannon käynnistymistä vauhdittavat toimet osana vuosittaista MAL-sopimusten toteutumisen seuranta.
47. Valtio kohdentaa valtion tukemaa asuntotuotantoa MAL 2023 -suunnitelman maankäytön ensisijaisille vyöhykkeille.

Muut sopimuksen toteuttamisen kannalta tärkeät valtion toimenpiteet

- Alueidenkäytön lainsäädäntöä uudistetaan pääministeri Petteri Orpon hallituksen ohjelman mukaisesti. Tämä koskee alueidenkäyttölakia, yhdyskuntakehittämislakia ja yhdyskuntarakentamislakia.
- Pitkäaikaisasunnottomuuden poistamisen ohjelma laaditaan pääministeri Petteri Orpon hallituksen ohjelman mukaisesti. Pitkäaikaisasunnottomuusohjelman puitteissa tuetaan hankkeita, joilla

vähennetään asunnottomuutta ja kehitetään ohjelmakaupunkien ja hyvinvointialueiden yhteistyötä.

- Energia- ja ilmastostrategia ja Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelma KAISU päivitetään hallitusohjelman mukaisesti.
- Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma valmistellaan vuosille 2025–2036.
- Markkinaehtoisen henkilöjunaliikenteen markkinat avataan tosiasialliselle kilpailulle pääministeri Petteri Orpon hallitusohjelman mukaisesti. Henkilöjunaliikenteen kilpailua lisätään mahdollistamalla kunnille, kuntayhtymille ja alueille ostoliikenteen järjestäminen.
- Valtion maaomaisuuden luovuttamista kaupunkien ja kuntien kehitettäväksi selvitetään vuoden 2026 loppuun mennessä Valtion kiinteistöasioiden neuvottelukunnassa yhteistyössä kaupunkien ja kuntien kanssa.
- Valmisteltavassa kansallisessa ennallistamissuunnitelmassa määritellään kansalliset keinot EU:n ennallistamisasetuksen tavoitteiden saavuttamiseksi sekä kaupunkivihreän ja puuston latvuspeitteisyyden tyydyttävä taso.
- Sopimuksellisen kaupunkipolitiikan osana ja sen toteuttamiseksi kaupunkien roolia vahvistetaan Petteri Orpon hallituksen ohjelman mukaisesti. MAL-sopimusten lisäksi kumppanuusperusteista yhteistyötä tehdään Helsingin, Espoo, Vantaa, Tampereen, Turun ja Oulun kaupunkien kanssa strategisessa yhteistyöallianssissa sekä Jyväskylän, Lahden ja Kuopion kanssa elinvoimakumppanuuksilla. Lisäksi valtio toimeenpanee yliopisto-, yliopistokeskus- ja pääkaupunkiseudun kaupunkien kanssa innovaatiotoimintaa vahvistavia ekosysteemisopimuksia (2021–2027). Sopimuksen toimenpiteillä voidaan soveltuvin osin täydentää ja tukea kaupunkiseudun MAL-sopimuksen elinvoimatavoitteita.

Voimassaolo

Tämä sopimus on voimassa x.x.2024–31.12.2035. Sopimus päivitetään 2027–2028 siten, että tämän sopimuksen tavoitetilat ja kehityspolut tarkistetaan ja täsmennetään suhteessa kansainvälisiin, kansallisiin ja seudullisiin tavoitteisiin. Samalla sovitaan vuosille 2028–2031 ajoittuvista konkreettisista toimenpiteistä, joilla edistetään tavoitetilojen toteutumista. Liikenteen toimenpiteiden lähtökohtana on Liikenne 12 -suunnitelma vuosille 2025–2036. Konkreettisia toimenpiteitä valittaessa otetaan huomioon tämän sopimuksen toteutuminen ja toimien vaikuttavuus. Valtio-osapuolten sitoutuminen sopimukseen määritellään valtioneuvoston periaatepäätöksellä, jossa linjataan valtion tahtotila ja tuki julkisen talouden suunnitelman ja talousarvioiden puitteissa. Valtion rahoitustoimenpiteet edellyttävät eduskunnan päätöstä. Valtion ehtona tähän sopimukseen sitoutumiselle ja siihen sisältyvien rahoitustoimenpiteiden toteuttamiselle on, että seudun kunnat ovat omalta osaltaan toteuttaneet sopimukseen sisältyvät ja kuntien toimivallassa olevat toimenpiteet. Seudun kuntien sitoutuminen sopimukseen edellyttää vastaavasti, että valtio on toteuttanut sopimuksessa sovitut toimenpiteet.

Seuranta

Sopimuksen toteutumista seuraa sopijaosapuolten edustajien vuosittain kokoontuva seurantakokous, jonka valmistelusta vastaa MAL-sopimussihteeristö. Seurattaviin asioihin kuuluvat tässä sopimuksessa sovittujen tavoitteiden ja toimenpiteiden toteutuminen.

Seuranta-aineiston kokoamisesta vastaa sopijaosapuolista ja seututiedon tuottajista muodostettu työryhmä. Seuranta-aineiston ylläpidosta ja koordinoinnista vastaa Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä (HSY), joka kokoaa muilta sopijaosapuolilta tarvittavat seurantatiedot MAL-sopimussihteeristön ohjauksessa. Seurantaraportti käsitellään vuosittain sopimusosapuolten yhteisessä seurantakokouksessa ja seurantaraportti hyväksytään yhteisesti. Seurantakokousten tarkoituksena on

tukea sopimusten toteutumista. Sopimusten vaikuttavuutta seurataan valtakunnallisesti kahden vuoden välein. Seurantakokouksen yhteydessä varaudutaan tarvittaessa tarkistamaan sopimuksen sisältöä jäljellä olevan sopimuskauden osalta merkittävistä olosuhteiden muutoksista johtuen.

Allekirjoitukset

Helsingissä x.x.2024 / Helsinginfors den x x-ber 2024

Ympäristöministeriö

Kai Mykkänen
Ympäristö- ja energiaministeri

Valtiovarainministeriö

Riikka Purra
Valtiovarainministeri

Espoon kaupunki

Jukka Mäkelä
Kaupunginjohtaja

Kauniaisten kaupunki

Christoffer Masar
Kaupunginjohtaja

Hyvinkään kaupunki

Johanna Luukkonen
Kaupunginjohtaja

Keravan kaupunki

Kirsi Rontu
Kaupunginjohtaja

Mäntsälän kunta

Hannu Laurila
Kunnanjohtaja

Pornaisten kunta

Antti Kuusela
Kunnanjohtaja

Liikenne- ja viestintäministeriö

Lulu Ranne
Liikenne- viestintä- ja sisäministeri

Työ- ja elinkeinoministeriö

Anna-Kaisa Ikonen
Kunta- ja alueministeri

Helsingin kaupunki

Juhana Vartiainen
Pormestari

Vantaan kaupunki

Pekka Timonen
Kaupunginjohtaja

Järvenpään kaupunki

Iiris Laukkanen
Kaupunginjohtaja

Kirkkonummen kunta

Virpi Sailas
Kunnanjohtaja

Nurmijärven kunta

Outi Mäkelä
Kunnanjohtaja

Sipoon kunta

Mikael Grannas
Kunnanjohtaja

Tuusulan kunta

Kalle Ikkela
Pormestari

Vihdin kunta

Erkki Eerola
Kunnanjohtaja

Asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskus ARA

Hannu Rossilahti
Ylijohtaja

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom

Jarkko Saarimäki
Pääjohtaja

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Petri Knaapinen
Ylijohtaja

Väylävirasto

Kari Wihlman
Pääjohtaja

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä HSL

Vesa Silfver
Toimitusjohtaja