

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

13.12.2024

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, sopeutumisstrategia, 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 seurantaa jatketaan. Seurantaa 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 kestävän 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 kaupunkiseutu 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 kestävä 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 milj. euroa ja tulevaisuuden rakentamismahdollisuudet huomioiden 35–45 milj. 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 milj. 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 (päärautatieaseman vaihtoyhteydet ja jalankulkuolosuhteet) 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 milj. 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 päärautatieaseman vaihtoyhteyksiä ja jalankulkuolosuhteita 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 solmupisteinä 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 joukkoliikennedyteyksien 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 automaattiajoon 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. Yhteisrahoitteisuus 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 milj. 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 yhteisrahoitteilla 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 toteuttamisen edellyttämiin katu järjestelyihin. 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 milj. 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 tiivistyessäkin 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 suunnitelmavalmius 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 toteutussopimukset 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 Kirkkonummelle sekä 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 Espoole 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 tavoitetila muutoksille eri aikajännteillä huomioiden seudullisen ja valtakunnallisen liikennejärjestelmän kannalta kriittisten toimintojen mahdolliset uudet liikenteellisesti käyttökelpoiset ja taloudellisesti järkevät sijoituspaikat tai niiden järjestämisvaihtoehdot 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 osoittaa 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 toiminnoista 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 tulevana 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 seurantaa.

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 13.12.2024–31.12.2035. 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.

Avtalsparter

Staten: miljöministeriet, kommunikationsministeriet, arbets- och näringsministeriet, finansministeriet, Trafikledsverket, Transport- och kommunikationsverket, Närings-, trafik- och miljöcentralen i Nyland (NTM-centralen i Nyland) samt Finansierings- och utvecklingscentralen för boendet ARA.

Kommunerna: Esbo, Helsingfors, Hyvinge, Träskända, Grankulla, Kervo, Kyrkslätt, Mäntsälä, Nurmijärvi, Borgnäs, Sibbo, Tusby, Vanda, Vichtis.

Samkommuner: Samkommunen Helsingforsregionens trafik (HRT).

Avtalet är till sin natur ett intentionsavtal. Avtalsparterna förbinder sig till att gemensamt främja genomförandet av målen och åtgärderna i avtalet.

Avtalets syfte och mål

Avtalet om markanvändning, boende och trafik (nedan MBT-avtalet) grundar sig en gemensam vision hos 14 kommuner Helsingforsregionen och staten att utveckla regionen. Genom avtalet stärks samarbetet mellan kommunerna och kontinuiteten i planeringssamarbetet, partnerskapet mellan kommunerna i regionen och staten samt parternas engagemang i de åtgärder som behövs för att utveckla regionen. Genom avtalet förbereder man sig på en långsiktig utveckling.

Åtgärderna i avtalet skapar förutsättningar för ett mångsidigt utbud av bostadsproduktion som motsvarar det regionala behovet samt för samordning av trafiksystemet, trafikinvesteringarna och markanvändningen. Genom MBT-avtalet främjas hållbar tillväxt i Helsingforsregionen genom att staten och kommunerna samarbetar för att utveckla en utsläppssnål och hållbar samhällsstruktur och ett hållbart trafiksystem för att stävja klimatförändringen samt utveckla näringslivets livskraft, trafiksäkerhet, digitalisering av trafiksystemet samt bostadsplanläggning och bostadsproduktion som motsvarar behoven. Målet är också att motverka segregation och bostadslöshet samt bidra till mångfalden i bostadsområdena och ett mångsidigt bostadsbestånd i regionerna.

I avtalet beskrivs visionerna för 2035 samt utvecklingsvägar och nödvändiga åtgärder för att uppnå målen för 2024–2027. Avtalet uppdateras vart fjärde år. I avtalet ingår de viktigaste och mest verkningsfulla åtgärderna för markanvändning, boende och utveckling av trafiksystemet som förutsätter samarbete mellan kommunerna eller mellan kommunerna och staten. Med tanke på genomförandet av avtalet är det viktigt att även kommunernas och statens övriga utvecklingsåtgärder stöder uppnåendet av målen i avtalet.

Utgångspunkter för avtalet

De centrala utgångspunkterna för MBT-avtalet för Helsingforsregionen är:

- Internationella klimatavtal
- Den europeiska gröna given
- Regeringsprogrammet för statsminister Petteri Orpos regering 20.6.2023
- Den nationella energi- och klimatstrategin och ett planeringssystem som följer klimatlagen (den långsiktiga klimatplanen, anpassningsplanen, den klimatpolitiska planen på medellång sikt och klimatplanen för markanvändningssektorn)
- De riksomfattande målen för områdesanvändningen
- Den riksomfattande trafiksystemplanen för 2021–2032 (Trafik 12-planen)
- Trafiksäkerhetsstrategin 2022–2026
- Helsingforsregionens MBT 2023-plan och tillhörande bakgrundsutredningar
- Helsingforsregionens MBT-avtal 2020–2031

- Helsingforsregionens MBT-uppföljningsöversikt för perioden 2020–2023
- Uppföljningsöversikt av MBT-avtalens effektivitet

Utveckling av den regionala planeringen och kunskapsunderlaget

Vision 2035+

Det kontinuerliga regionala samarbetet kring planeringen av markanvändningen, boendet och trafiksystemet har möjliggjort en utveckling som har gjort Helsingfors stadsregion till Europas mest hållbara och fungerande metropolområde. Planeringen i Helsingforsregionen har grundat sig på stadsregionens och statens gemensamma syn på hur viktig regionens konkurrenskraft är för hela Finlands ekonomi. Besluten har fattats utifrån ett gemensamt kunskapsunderlag och förståelse för stadsregionens behov av att utveckla markanvändningen, boendet och trafiksystemet samt de åtgärder som dessa förutsätter på lång sikt (10–15 år) och på kort sikt (fyra år). Planering som grundar sig på aktuell information, kontinuerlig uppföljning och prognoser om framtiden har gjort det möjligt att snabbt förbereda sig på långsamma och plötsliga samt förutsedda och oförutsedda förändringar.

Utvecklingsvägar för att uppnå visionen

I Helsingforsregionen fortsätter den kontinuerliga regionala planering som samordnar markanvändningen, boendet och trafiksystemet. Tillräckliga resurser reserveras för det regionala planeringssamarbetet.

Genom samarbete mellan kommunerna i stadsregionen, Helsingforsregionens trafik (HRT) och staten samt genom liknande mål och åtgärder säkerställer man att den regionala och riksomfattande planeringen är likriktad och effektiv. MBT-planen för Helsingforsregionen fungerar som ett centralt verktyg för samordningen. I utvecklingen av stadsregionen undviks deloptimering som är skadlig med tanke på regionens gemensamma intresse.

Informationsunderlaget för planeringen samt metoderna för planering och konsekvensbedömning utvecklas i samarbete mellan staten och stadsregionen. Den regionala och riksomfattande uppföljningen av åtgärderna i och effekterna av MBT-avtalen fortsätter. Uppföljningen utvecklas ytterligare och beaktar kraven i lagstiftningen om transeuropeiska transportnät (TEN-T). Man säkerställer att intressentgrupper som är centrala för planeringen i stadsregionen deltar i planeringen i tillräcklig omfattning och i rätt tid.

Det regionala trafiksystemet utvecklas i interaktion med det riksomfattande trafiksystemet. MBT-avtalsförfarandet och processerna i Trafik 12-planen samordnas.

Processen för stadsregionens MBT-planering och strukturen för beslutsfattandet förtydligas. Planeringens acceptabilitet och engagemanget i planen utvecklas genom kontinuerlig interaktion med de förtroendevalda.

Åtgärder 2024–2027:

1. Den regionala planeringen av områdesanvändningen, boendet och trafiksystemet som grundar sig på samarbete mellan kommunerna och som grundar sig på MBT-avtalsförfarandet fortsätter. Kommunerna och HRT uppdaterar tillsammans MBT-planen för avtalsperioden 2028–2039. Man säkerställer att statliga experter deltar i planeringen i tillräcklig omfattning och i rätt tid. Kommunerna och staten förbinder sig att reservera de personalresurser och andra resurser som behövs för att utarbeta planen. Kommunerna säkerställer att Helsingforsregionens trafiksystemplan utarbetas i enlighet med förordningen om utveckling av ett transeuropeiskt transportnätverk (TEN-T) som en plan för hållbar stadstrafik (SUMP) före utgången av 2027.

2. I Helsingforsregionens trafiksystemplanering utnyttjar man de mest aktuella statliga bedömningsanvisningarna och deltar aktivt i arbetet med att utveckla dem. I planeringen av stadsspår följer kommunerna Transport- och kommunikationsverket Traficoms anvisning för projektbedömning för stadsspår.
3. Staten genomför en riksomfattande persontrafikundersökning 2025 och gör det möjligt för regionerna att delta i undersökningen. Kommunerna och HRT producerar utifrån mobilitetsundersökningar i Helsingforsregionen så jämförbar information om mobilitet som möjligt på nationell nivå.
4. Staten och stadsregionen samarbetar för att fortsätta och utveckla den riksomfattande uppföljningen av effekterna och finansieringen av MBT-avtalen. I utvecklingen beaktas TEN-T-förordningens genomförandeförordning bland annat i fråga om lämnande av uppgifter till Europeiska kommissionen.

Hållbar och utsläppssnål samhällsstruktur och trafiksystem

Vision 2035+

Samhällsstrukturen och trafiksystemet har möjliggjort en hållbar tillväxt i regionen, en smidig och trygg vardag samt konkurrenskraft för hållbara trafikformer. Boendet, arbetsplatserna och servicen har placerats i regionen så att allt fler invånare har möjlighet att röra sig på ett hållbart sätt och resekedjorna är smidiga. Samhällsstrukturen är enhetlig och tät, särskilt i anslutning till centrum och spårtrafik. Det riksomfattande trafiksystemet har utvecklats i enlighet med Trafik 12-planen.

Helsingforsregionen har förbättrat sin konkurrenskraft i förhållande till andra metropolområden och är internationellt attraktiv för såväl arbetskraft som företag. Regionens samhällsstruktur, bostadsutbud och trafiksystem har gjort det möjligt för arbetsgivare att få kompetent arbetskraft och ha en bra verksamhetsmiljö. I regionen har man tryggt ett tillräckligt utbud av företagstomter av olika storlek och goda förutsättningar för byggande av lokaler och kontor för företag och annan verksamhet. I utvecklingen av markanvändningen och trafiksystemet har man förberett sig på en ökning av produktions- och logistikfunktionerna längs huvudlederna och beaktat att kontorsarbetsplatserna koncentreras till områden som är lättillgängliga med hållbara färdssätt. Inom regionen har man sett till att de riksomfattande transporterna är smidiga genom att säkerställa fungerande förbindelser till centrala logistiska knutpunkter såsom hamnar, flygplatser och centrala logistikområden. Rastplatser för tung trafik har byggts i anslutning till huvudstadsregionens infartsleder och i Ring III-zonen.

Investeringarna i utvecklingen av det regionala trafiksystemet har utnyttjats till fullo och de stöder uppnåendet av internationella och nationella klimatmål. År 2035 utgör andelen resor med hållbara färdssätt i Helsingforsregionen minst 65 procent. Kollektivtrafikens servicenivå är god i områden där det är möjligt att ordna den på ett kostnadseffektivt sätt. Nya mobilitetstjänster stöder kollektivtrafiksystemet. För att möjliggöra en god servicenivå inom närtågstrafiken har depåer byggts på de banriktningsplatser som fungerar bäst för tågtrafiken och är mest kostnadseffektiva. Den omfattande distributionsinfrastrukturen för alternativa drivkrafter betjänar person- och godstrafikens behov och har påskyndat övergången till rena drivkrafter. Säkerheten för alla trafikformer och färdssätt har förbättrats i enlighet med den nationella trafiksäkerhetsstrategin.

Utvecklingsvägar för att uppnå visionen

Planläggningen möjliggör en tätare samhällsstruktur genom att placera ny bostadsproduktion i de primära utvecklingszoner för markanvändningen som fastställts i MBT 2023-planen, i synnerhet i områden som stöder sig på centrum och spårtrafik. Man säkerställer att planreserven för flervåningshustomter är tillräcklig. Genom korrekt riktade investeringar i kollektivtrafiksystemet säkerställs förutsättningarna för

tillräcklig bostadsplanläggning. Stationsområdena utvecklas som täta centrum med blandade funktioner i en nätverksliknande stadsstruktur.

Näringslivets verksamhetsförutsättningar förbättras i enlighet med utvecklingsbilden för näringslivet 2040 som ingår i MBT 2023-planen genom att utveckla centrala näringsområden och säkerställa tillräckliga utrymmesreserveringar för olika näringsverksamheters behov. Koncentrationerna av kontorsarbetsplatser i regionen utvecklas till täta, mångsidiga arbetsmiljöer med blandad struktur. I utvecklingen av markanvändningen och trafiksystemet förbereder man sig på en ökning av produktions- och logistikfunktionerna längs huvudlederna.

Utsläppen från trafiken minskas genom åtgärder som minskar ökningen av trafikarbetet och genom att främja övergången till mer hållbara sätt att röra sig. De hållbara transportsättens konkurrenskraft i förhållande till personbilen förbättras. Servicenivån för kollektivtrafiktjänster och mobilitetstjänster samt knutpunkter för trafiken förbättras. Kollektivtrafikens ekonomiska hållbarhet säkerställs för att möjliggöra en förbättring av kollektivtrafikens servicenivå och rimliga biljettpriser. Mängden gång och cykling och deras andel av färdstället utökas genom att satsa på infrastrukturen och förhållandena för dessa färdstället året runt. Exponeringen för trafikbuller minskas i planeringen av områdesanvändningen, genom att öka andelen hållbara färdstället och genom att genomföra bullerbekämpning särskilt på platser som förutsätter det på grund av allt tätare markanvändning. Trafiksäkerheten i Helsingforsregionen utvecklas i enlighet med de riksomfattande målen. Särskild uppmärksamhet fästs vid säkerheten för gång och cykling när deras andel av trafikarbetet och färdstället ökar.

Helsingforsregionens väg- och gatunät utvecklas i första hand med beaktande av kollektivtrafikens och logistikens behov och utifrån bland annat klassificerings- och servicenivåarbetet för Helsingforsregionens vägnät. Regionens riksomfattande förbindelser och tillgänglighet utvecklas i enlighet med Trafik 12-planen genom att beakta bland annat smidiga resekedjor och förbindelser till knutpunkter för internationell trafik, såsom Helsingfors-Vanda flygplats och hamnar samt förbättring av trafiksäkerheten. Helsingforsregionens ställning som urban knutpunkt enligt TEN-T-förordningen stärks genom samarbete mellan kommunerna och staten i genomförandet av europeiska transportkorridorer och utnyttjandet av EU-finansiering.

Nya depåer för närtågstrafiken byggs i riktning mot Stambanan, Kustbanan och Ringbanan. Bankapacitetens tillräcklighet säkerställs också med hjälp av digitalisering. I planeringen av områdesanvändningen beaktas behoven hos distributionsnätet för alternativa drivkrafter och rastplatserna för den tunga trafiken. På rastplatserna för den tunga trafiken möjliggörs distribution av alternativa drivkrafter.

I regionens trafiksystemplanering och kommunernas trafikplanering beaktas utvecklingen av trafiktjänsterna och automatiseringen, och informationen om trafiken utnyttjas till fullo. Nya mobilitetstjänster och transporttjänster som digitaliseringen möjliggör främjas utifrån konsekvensbedömningar så att ibruktagandet av dem stöder övergången till ett hållbart och utsläppssnålt trafiksystem.

Åtgärder 2024–2027:

Bostadsproduktionen placeras i markanvändningens primära zoner

5. Kommunerna placerar minst 95 procent av den nya bostadsproduktionen i de primära markanvändningszoner som presenteras i MBT 2023-planen.
6. Staten anvisar statligt ägd mark för bostadsproduktion genom att sälja, byta och vid behov utnyttja markanvändningsavtal. Områden som lämpar sig för bostadsbyggande och utveckling av offentliga tjänster och som frigörs från statens behov överläts till rimligt pris i första hand

till kommunerna och i andra hand till någon annan som erbjuder bostadsproduktion på området.

Utveckling av kollektivtrafikinfrastrukturen

Vandaspårvagnen

7. Vanda och Helsingfors stad inleder förverkligandet av Vandaspårvagnen i enlighet med projektplanen. Totalkostnadskalkylen enligt projektplanen för Vandaspårvagnen är 606 miljoner euro, varav kostnaderna för byggandet av spårvägen för närvarande har konstaterats uppgå till 594 miljoner euro. Staten understöder Vandaspårvagnen med högst 30 procent och högst 144,1 miljoner euro av kostnaderna för byggandet av spårvägen (inkl. förbindelsespåren till depån). Byggandet inleds 2025 och stödet betalas alltid i efterhand utifrån de faktiska kostnaderna för föregående år.

Lastningsplatserna vid Santarata och i Haxböle flyttas till Svedåkersgränden

8. Staten (Trafikledsverket) överlåter villkorligt industritomter och lastningsplatsen i Haxböle samt områden vid Santarata till Vanda stad utan separat ekonomisk ersättning. Enligt Vanda stads preliminära uppskattningar är nuvärdet på de områden som överlåts i enlighet med den gällande detaljplanen cirka 5 miljoner euro och med beaktande av framtida byggmöjligheter mellan 35 och 45 miljoner euro. Ett villkor för överföringen av äganderätten är att ett genomförandeavtal har ingåtts mellan Vanda stad och Trafikledsverket om byggandet av en ersättande lastningsplats med tillräcklig funktionalitet på Svedåkersgränden.

Besittningen av de områden som för närvarande används för lastning (lastningsplatsen i Haxböle och områdena vid Santarata) kan överlåtas till Vanda stad till fullo när det nya lastningsplatsområdet på Svedåkersgränden har förverkligats och tagits i bruk. Vanda stad svarar för alla planerings- och genomförandekostnader för lastningsplatsen på Svedåkersgränden och dess trafikförbindelser samt för rivningskostnaderna vid Santarata. Vanda stad överlåter de markområden som krävs för att bygga på Svedåkersgränden till Trafikledsverket. Lastningsstationen på Svedåkersgränden genomförs så att den till sina trafiktekniska och funktionella egenskaper samt den servicenivå som banhållningen förutsätter motsvarar nuvarande lastningsplats i Haxböle. Vanda stad har uppskattat kostnaderna för genomförandet av den nya lastningsplatsen till 5–7,2 miljoner euro (moms 0 %) och att ändringarna i säkerhetsanordningssystemet i anslutning till den placeras i Dickursbyområdet. Kostnaderna för genomförandet preciseras i samband med att järnvägsplanen utarbetas. Lastningsområdet på Svedåkersgränden förblir i Trafikledsverkets ägo, och verket sköter underhållet.

Trafikledsverket utarbetar järnvägsplanen för Svedåkersgränden, där man också avgör nedläggningen av Santarata, parallellt med detaljplaneringen av området under åren 2025–2026. Trafikledsverket strävar efter att inleda utarbetandet av järnvägsplanen och markundersökningarna i Vanda stad före utgången av 2024. Trafikledsverket strävar efter att inleda utarbetandet av byggplanen utan obefogat dröjsmål efter att detaljplaneringen och järnvägsplanens lösningar och de yttre gränserna för det framtida järnvägsområdet har säkerställts. Avtalsparternas gemensamma mål är att den nya lastningsplatsen har byggts och tagits i bruk samt att industritomterna och lastningsplatsen i Haxböle och områdena vid Santarata har överlåtits till Vanda stad före 2031, lastningsområdet på Svedåkersgränden har överlåtits till Trafikledsverket och att besittningsrätten till områdena har överlåtits senast

under 2034. Staten och Vanda stad förbinder sig till fortsatta förhandlingar om tidtabellen för genomförandet av projektet riskerar att fördröjas.

Utveckling av stationer och resekedjor

9. Staten (Trafikledsverket) anvisar sammanlagt 15 miljoner euro åren 2025–2028 för planering och genomförande av reparations- och förbättringsåtgärder på stationerna i statens bannät inom Helsingfors stads område. Den statliga finansieringen riktas till infrastruktur som staten äger och ansvarar för. Helsingfors stad genomför på motsvarande stationer nödvändiga åtgärder för sin egen infrastruktur och finansierar det själv. Projekten ska inledas före utgången av 2028 och genomförandet av dem kan fortsätta till 2029. Projekten främjar i synnerhet funktionaliteten, säkerheten, tillgängligheten och trivseln på stationerna ur passagerarnas synvinkel. Statlig finansiering kan också riktas till pendlarparkering vid de stationer som ska förbättras i enlighet med de kostnadsfördelningsprinciper som utarbetats för regionen. Man prioriterar de stationer på Stambanan som är i störst behov av brådslande åtgärder på grund av de dåliga förhållanden och den station på Kustbanan som är i störst behov av brådslande åtgärder med tanke på trafiksystemet. Närmare avtal om de projekt som ska främjas ingår i samarbete mellan Helsingfors stad och Trafikledsverket. Projektens framsteg följs upp i det kontinuerliga trafiksystemarbetet som en del av verkställandet av MBT-avtalet. Finansieringen kan också användas för att utarbeta den utredning som presenteras i åtgärd 11 (bytesförbindelser till centralstationen och gångförhållanden).
10. Staten (Trafik- och kommunikationsverket Traficom) förbinder sig att hjälpa till med kostnaderna för grundlig renovering och förbättring av de metro- och tågstationer som Helsingfors stad har finansieringsansvar för med sammanlagt högst 15 miljoner euro och med en finansieringsandel på högst 30 procent per station åren 2024–2028. Projekten främjar i synnerhet funktionaliteten, säkerheten, tillgängligheten och trivseln på stationerna ur passagerarnas synvinkel. Staten förbinder sig att hjälpa till med kostnader som är nära förknippade med byggandet och planeringen av förbättringar av tåg- och metrostationer. Helsingfors stad beviljas understöd på ansökan. Vilka projekt som stöds avtalas närmare i samarbete mellan staten och Helsingfors stad.
11. Helsingfors stad och staten (Trafikledsverket) utreder i samarbete med VR hur centralstationens anslutningsförbindelser och gångförhållanden ska förbättras (2025–2026).
12. Kommunerna inrättar ett regionalt nätverk av stationsaktörer som har i uppgift att genom samarbete mellan flera aktörer främja förbättring och underhåll av tågstationernas och stationsområdenas infrastruktur i enlighet med MBT 2023-planen samt utveckla tågstationsområdena som knutpunkt för trafiken med tanke på resekedjorna och passagerartjänsterna. Staten deltar i nätverkets verksamhet. När åtgärder vidtas beaktas på ett genomgående sätt förbättringen av stationernas tillgänglighet till exempel i anslutning till skyltning och vinterunderhåll vid stationerna och med hjälp av dem realiseras delvis den nationella tillgänglighetsvisionen. I utvecklingen av stationsomgivningarna beaktas utrymmesbehoven för gång- och cykeltrafik, fjärrbusstrafik och andra transporttjänster (pendlarparkering, bilpool och cykelpool, taxitjänster, mikromobilitet).
13. Staten har förberett sig på att finansiera statsandelen för en pendlarparkering vid Kervo station med 4,6 miljoner euro som en del av fullmakten för fas 2 av Helsingfors-Riihimäki. Projektet genomförs enligt kostnadsfördelningsprinciperna för pendlarparkering i Helsingforsregionen. Kervo stad ansvarar för genomförandet av projektet.

14. Kommunerna i Helsingforsregionen kan ansöka om statsunderstöd för att förbättra förhållandena för gång- och cykeltrafiken i kommunens gatunät. Traficom genomför ansökan om statsunderstöd och beviljar finansiering.

Utveckling av kollektivtrafik

15. Staten understöder Helsingforsregionens offentliga persontrafiktjänster med 18,8 miljoner euro 2024–2027. Ett villkor för statsunderstöd är att stadsregionen genomför de åtgärder för att utveckla kollektivtrafiksystemet som anges nedan. Kommunerna strävar efter att utveckla kollektivtrafikens servicenivå och öka passagerarantalet genom följande åtgärder:
- HRT planerar kollektivtrafikutbudet och ändringarna i det så att det motsvarar kundernas behov. Utvecklingen av spårtrafiken och de starka kollektivtrafikförbindelserna fortsätter under de närmaste åren. På busstrafikens stamlinjenät erbjuder tätare turer och utökade trafikeringsstider en attraktiv kollektivtrafiktjänst. Avsikten är att Kronobroarnas spårtrafik ska bli en del av den spårbundna stadstrafiken under 2027. Pilotprojekt för ny teknik inom kollektivtrafiktjänsterna utvecklas utifrån det verkliga kundbehovet. Försök genomförs vid behov till exempel i anslutning till automatisk körning och anropsstyrd trafik.
 - HRT arbetar tillsammans med kommunerna och NTM-centralen för snabbare kollektivtrafik, till exempel med hjälp av signalprioritet och kollektivtrafikfiler. HRT utvecklar uppföljningen av smidigheten så att de behov av snabbare anslutningar som betjänar passagerarna mest kan identifieras tillförlitligt med hjälp av data.
 - HRT planerar undantagsrutter, ordnar vid behov ersättande trafik samt samarbetar proaktivt med andra aktörer i regionen. Helsingfors utvecklar en metod för att sammanställa de kommande årens behov av undantagstrafik från olika källor (kommunerna, Stadstrafik Ab, Trafikledsverket) för att undvika samtidiga avbrott på viktiga kollektivtrafikrutter och säkerställa att Helsingforsregionens trafiksystem fungerar även i undantagssituationer. HRT deltar i utvecklingsarbetet.
 - HRT:s mål är att alla bussar i trafik år 2035 ska vara utsläppsfria el- eller bränslecellbussar. HRT har också årligen ordnat en miljöbonustävling där fossilt dieselbränsle ersätts med biobränsle och därmed minskar utsläppen från kollektivtrafiksystemet. Avsikten är att fortsätta miljöbonustävlingen tills hela bussflottan har blivit utsläppsfri.
 - HRT uppdaterar informationssystemen och applikationerna för kollektivtrafikens reseinformation för att bättre än tidigare erbjuda information i realtid om tidtabeller, rutter och avvikelser. Mobil- och webbtjänsternas användarvänlighet och tillförlitlighet förbättras. Dessutom utvecklas distributionen av passagerarinformation på ett mångsidigt sätt i olika kanaler. Som en del av projektet METKA som syftar till att öka metrons kapacitet förnyas metrostationernas system och tågens informationssystem vid anskaffning av nya metrotåg.
 - HRT satsar på kundorienterad marknadsföring av kollektivtrafiken för att öka passagerarantalet, till exempel digital marknadsföring för utvalda målgrupper.
16. Staten sammanställer riktlinjer för persontågtrafikens framtid. Som en del av helheten granskas i samarbete med kommunerna möjligheterna att utöka närtågstrafiken i Helsingforsregionen. Särskild uppmärksamhet fästs vid fördelningen av utbudet enligt behov. Samfinansiering är utgångspunkten för planeringen, utvecklingen och genomförandet av den regionala tågtrafiken.

Främjande av smidiga transportkedjor och ändringar i den tunga trafikens drivkraft

Rastplatser för tung trafik och distributionsinfrastruktur för alternativa drivkrafter

17. Staten och kommunerna främjar genomförandet av rastplatser för den tunga trafiken för näringslivets transportbehov. På rastplatserna möjliggörs distribution av alternativa drivkrafter.
18. För att uppfylla målen i AFIR-förordningen om distributionsinfrastrukturen för alternativa bränslen ska regionen före 2025 ha minst två områden för behovet av laddningsstationer för tung materiel och före 2030 ett område för behovet av en tankstation för väte. Dessutom säkerställer kommunerna att det i regionen finns minst två områden för distribution av kondenserad metan. I fråga om eldistributionsnätets kapacitet beaktas målen för laddningsstationernas uteffekt enligt AFIR-förordningen i de områden som anvisas för tung trafik.
19. Staten utvidgar kunskapsunderlaget om behoven av att utveckla rastplatserna för den tunga trafiken i samarbete med olika aktörer. I regionens trafiksystemarbete främjar kommunerna och staten aktivt utvecklingen av rastplatserna genom att undanröja hinder för genomförandet av dem. Staten förbereder sig på att reservera finansiering för förverkligandet av rastplatser i regionen när planerna och vägplanerna som möjliggör rastplatser är klara.
20. Vägplanen för byggande av en rastplats för tung trafik i anslutning till den planskilda anslutningen på riksväg 3 och landsväg 132 i Vanda och Nurmijärvi färdigställs i slutet av 2024. Den preliminära kostnadskalkylen för rastplatsen är cirka 15 miljoner euro. Vanda stad och Nurmijärvi kommun planlägger området. Statens och kommunernas mål är att projektet ska vara redo för genomförande 2027. Nurmijärvi kommun ser till att affärsverket Nurmijärven Vesi anvisar en anslutning till sitt nätverk, varifrån man på projektets bekostnad bygger en vattenförsörjningslinje till rastplatsen.
21. Kommunerna säkerställer genom planläggning och markförvärv under 2024–2027 att det utöver den planerade rastplatsen i anslutning till den planskilda anslutningen på riksväg 3 och landsväg 132 finns två andra nya områden reserverade för rastplatser för tung trafik. Dessa två nya områden ligger i närheten av regionens centrala infartsleder, lämpar sig för parkering nattetid och är tillräckligt omfattande. Dessutom anvisar kommunerna områden som lämpar sig för kortvarig parkering nära betydande logistikknutpunkter. Kommunerna och staten ser till att befintliga rastplatser utvecklas. Staten ansvarar för utarbetandet av de vägplaner som de nya rastplatserna förutsätter.
22. Kommunerna och staten främjar elektrifieringen av trafiken och användningen av alternativa drivkrafter. Staten utarbetar ett nationellt program för distributionsinfrastruktur och främjar informationsutbytet mellan kommunerna om utvecklingen av distributionsinfrastrukturen till exempel i ett projekt som MBT-nätverket inledde 2024.
23. Kommunerna utvecklar destinationsladdningen på de parkeringsplatser som de förfogar över, såsom i anslutning till motionsplatser och pendlarparkeringar. Kommunerna utvecklar förutsättningarna för gatuladdning enligt efterfrågan. Laddningsinfrastrukturen för elbilar utvecklas också på parkeringsområden och parkeringsanläggningar. Med tanke på att fjärrbusstrafiken genomför drivkraftsändringar utreder kommunerna möjligheterna att utveckla laddningsinfrastrukturen i multimodala passagerarterminaler som möjliggör olika trafikformer. Helsingfors stad stöder övergången till förnybara energikällor i hamnarna genom sin ägarpolitik och ser till att fartygen i Helsingfors hamnar i enlighet med AFIR-förordningen har tillgång till elnätet i land senast från och med slutet av 2029. Helsingfors stad bedömer förutsättningarna för och behovet av att i sina hamnar erbjuda fartygsbränslen som utvecklas.

Digitalisering av trafiken

24. Kommunerna förbinder sig att samarbeta med statens trafikförvaltning och andra MBT-regioner för att utveckla interoperabla koncept och lösningar för att administrera och dela digital trafikinformation. I samarbetet fastställs de väsentliga trafikuppgifterna och en plan utarbetas för hur informationen ska samlas in och delas i den nationella kontaktpunkten. Planen ska säkerställa att de koncept, insamlingssätt och informationssystem som används är kompatibla samt att standarder som följer regleringen inom branschen används. Staten möjliggör ett öppet samarbetsforum genom vilket man strävar efter att koppla aktörerna inom kommunsektorn närmare till utvecklingen av trafikens digitala verksamhetsmiljö. I samarbetet utnyttjas utredningar som redan gjorts i MBT-regionerna.
25. Kommunerna skickar in redan insamlad trafikinformation om gatunäten till den nationella kontaktpunkten i den standardform som regleringen inom branschen förutsätter.
26. HRT och kommunerna genomför regionens färdplan för automatisering av transporter och främjar utnyttjandet av ny teknik för att effektivisera trafiksystemet. Staten utvecklar lagstiftningen för att möjliggöra framtida automatiseringsapplikationer för permanent bruk.
27. Kommunerna främjar beaktandet av de nya trafik- och transportsätt som digitaliseringen och automatiseringen möjliggör i planläggningen, trafikplaneringen och planeringen av gatuutrymmen. Staten producerar information om beaktandet av de nya mobilitets- och transportsätt som digitaliseringen och automatiseringen möjliggör i planeringen av gatuutrymmen i samband med beredningen av lagen om samhällsbyggande.

Projekt för förbättring och planering av trafikledsnätet

28. Staten anvisar sammanlagt 17,8 miljoner euro 2025–2028 för små samfinansierade förbättringsprojekt inom statens trafikledsnät i KUUMA-regionen. Projekten ska inledas före utgången av 2028 och genomförandet av dem kan fortsätta till 2029. Med dessa samfinansierade projekt främjas trafiksäkerheten, hållbar rörlighet och samhällsstrukturen samt andra mål i MBT-avtalet. Finansiering kan riktas till planering och genomförande av investeringar i förbättring av statens landsvägar och järnvägar samt till planering och genomförande av pendlarparkeringar i anslutning till statens trafikleder. Kommunernas finansieringsandelar kan också användas för de gatuarrangemang som genomförandet av statens trafikledsprojekt förutsätter. Projekthelheten finansieras av staten och kommunerna med kostnadsfördelningen 50/50. I det kontinuerliga trafiksystemarbetet kommer man i samarbete mellan kommunerna i KUUMA-regionen, Trafikledsverket och NTM-centralen överens om vilka projekt som ska främjas som en del av genomförandet av MBT-avtalet.
29. Staten anvisar sammanlagt 2 miljoner euro för gemensamma planeringsobjekt i statens trafikledsnät i KUUMA-regionen. Planeringshelheten finansieras genom en kostnadsfördelning som avtalas separat mellan staten och KUUMA-kommunerna. Planeringsprojekten avtalas i det kontinuerliga trafiksystemarbetet i samarbete mellan kommunerna i Helsingforsregionen, Trafikledsverket och NTM-centralen som en del av genomförandet av MBT-avtalet. Planeringsprojekten kan vara bland annat riksväg 25 Kapuli planskilda anslutning i Mäntsälä och Mellersta Nylands norra logistikförbindelse Träskända–Nurmijärvi. Staten har utarbetat en vägplan för förbättring av stamväg 50 (Ring III) vid Masaby och Majvik i Kyrkslätt. Som en del av möjligheterna att utöka närtågstrafiken i Helsingforsregionen kan man utreda möjligheterna och förutsättningarna att inleda trafik mellan Kervo och Nickby i Sibbo. Utifrån resultaten av utredningarna bedöms förutsättningarna för att inleda utarbetandet av järnvägsplanen.

Utveckling av trafikledsnätet

Ändring av vägnas trafikmiljö för att förtäta markanvändningen

30. Staten utreder i samarbete med kommunerna i huvudstadsregionen vilken roll och riksomfattande betydelse huvudlederna i huvudstadsregionen har under 2025. I samband med utredningen bildar staten en ståndpunkt om vilka vägavsnitt som behöver förbli statliga landsvägar även när markanvändningen blir förtätas och för vilka vägavsnitt man kan bedöma administrativa ändringar eller andra åtgärder med vilka trafikmiljön vid infartslederna till Helsingfors kan ändras så att den möjliggör en tätare samhällsstruktur.

När utredningen är klar kan kommunerna och staten tillsammans diskutera administrativa förändringar av enskilda trafikleder och andra möjligheter att ändra trafikmiljön så att den stöder lägre körhastigheter och en tätare samhällsstruktur.

Utveckling av Rv 4 Lahtisleden

31. I Lahtisledens (rv 4) transportkorridor finns två projekthelheter: 1) Utveckling av den planskilda anslutningen på Ring I–Ring III och Luftbron (rv 4) 2) Helsingfors stads planerade snabbspårväg Vik–Malm och tillhörande åtgärder på rv 4 Forsbyvägen–Ring I, Forsby spårvägsdepå samt en betydande ökning av markanvändningen i området.

Hastighetsbegränsningen 80 km/h har för närvarande godkänts som planeringsgrund för genomförandet av åtgärderna på sträckan rv 4 Forsbyvägen–Ring I för snabbspårvägen Vik–Malm. I samband med planläggningen utreder Helsingfors stad förutsättningarna för utveckling av markanvändningen i området kring Lahtisleden innanför Ring I. Utgångspunkten för utredningarna är förhandsutredningen om utvecklingen av Lahtisleden (rv 4) på sträckan Forsbyvägen–Ring I samt de faktorer som identifierats i den och som ska beaktas i den fortsatta planeringen, inklusive en nätverksgranskning i anslutning till en eventuell lägre hastighetsbegränsning och den markanvändning som den möjliggör. Fortsatta diskussioner förs mellan Helsingfors stad och staten utifrån den utredning (åtgärd 30) som ska färdigställas 2025 när den är klar.

32. Staten utvecklar tillsammans med Helsingfors stad Lahtisleden (rv 4) på sträckan Ring I–Ring III och Luftbrons planskilda anslutning i enlighet med vägplanen. Den totala kostnadskalkylen för åtgärderna på riksväg 4 är 138,1 miljoner euro (MAKU 2020=100, 145). Statens andel av dessa kostnader är högst 64 miljoner euro och Helsingfors stads andel är högst 74,1 miljoner euro. Kostnadsfördelningen motsvarar den indexförhöjda kostnadsfördelning som presenteras i vägplanen. Parterna upprättar ett separat verkställighetsavtal för projektet. Man strävar efter att inleda projektet före 2026. Dessutom genomför Helsingfors stad utvecklingsåtgärder för gatunätet i anslutning till projektet.

Lv 101 Ring I Maarinsolmu planskilda anslutning (Esbo)

33. Staten inleder förbättring av Ring I (lv 101) vid Maarinsolmu i Esbo. Kostnadskalkylen för projektet är cirka 59,1 miljoner euro (MAKU-index 145, 2020=100), varav statens andel är högst 33,7 miljoner euro och Esbo stads andel är högst 25,4 miljoner euro. Parterna upprättar ett separat verkställighetsavtal för projektet. Projektet kan inledas 2025.

Björkholmens planskilda anslutning på Västerleden (Helsingfors)

34. Staten förbereder sig på att genomföra Björkholmens planskilda anslutning på stamväg 51 Västerleden. Projektet betjänar markanvändningen i Helsingfors och kostnadskalkylen är cirka 52 miljoner euro (MAKU-index 145, 2020=100).

Beslut om den statliga finansiering som byggandet av Björkholmens planskilda anslutning förutsätter kan fattas när tidtabellen för utvecklingen av markanvändningen i området är klar och när projektets planeringsberedskap gör det möjligt att genomföra projektet, tidigast i slutet av 2025. Den statliga finansieringen av projektet uppgår till högst 14,3 miljoner euro och Helsingfors stad ansvarar för resten. Separata planerings- och verkställighetsavtal mellan parterna upprättas för projektet.

Om projektet inte är redo för genomförande före utgången av mars 2026, riktas 14,3 miljoner euro till åtgärd 10 för åren 2026–2028. Beslutet avtalas mellan staten och Helsingfors stad.

Kustbansbanan (Grankulla)

35. Tillsammans med staten (Trafikledsverket) genomför Grankulla den del av Kustbansbanan som ligger inom Grankulla stads område så att rutten fortsätter oavbrutet i Esbo stad och bildar en enhetlig kvalitetskorridor för cykling i stadsregionen. Staten anvisar högst 2,6 miljoner euro till Grankulla stad för genomförandet av banan. Kostnadskalkylen för den del av banan som ligger i Grankulla stad är 6 miljoner euro. Kustbansbanan genomförs parallellt med Esbo stadsbaneprojekt under 2024–2027.

Planering av depåhelhet för närtågstrafiken

36. Kommunerna säkerställer utvecklingen av den riksomfattande trafiken och närtågstrafiken genom att förverkliga tre nya depåer för närtågstrafiken utifrån tågtrafikens behov. Pääkaupunkiseudun Junakalustoyhtiö Oy ansvarar för genomförandet av depåerna. De nya depåerna byggs på Stambanan i Kervo, på Kustbanan i Esbo eller Kyrkslätt samt utifrån depåutredningen för närtågstrafiken på Ringbanan i Petas eller Käinby.
37. I budgeten för 2021 fick Traficom fullmakt att förbinda sig att planera depåerna i närtågstrafikområdet så att bidragsraterna sammanlagt uppgår till högst 3 000 000 euro och högst 30 procent av planeringskostnaderna. Cirka 2 973 000 euro återstår av finansieringen. Staten förbinder sig att vid behov ombudgetera finansieringen som löper ut 2024–2027. Bidraget riktas till kommunerna.
38. Esbo stad och Kyrksläpps kommun utarbetade en utredning om alternativa placeringsorter för depåerna för närtågstrafiken på Kustbanan under 2024. På basis av utredningen inleder kommunerna planläggningen av vardera depån för senast under 2025 i sina egna områden. Målet är att de planer som möjliggör genomförandet av depån framskrider så att man före utgången av 2027 kan besluta om var depån ska genomföras utifrån en trafikmässig granskning, funktionalitet och kostnadskalkyler.

Som en del av främjandet av tillväxt utreder staten, Esbo stad och Kyrksläpps kommun tillsammans under 2025 förutsättningarna för att sälja statligt ägda fastigheter i närheten av Kustbanan i Esbo och Kyrkslätt till Esbo stad och Kyrksläpps kommun. Objekt som granskas kan vara till exempel fastigheter i Alberga, Stadsberget och Esbo centrum i Esbo samt fastigheter i

närheten av stationsområdet, i centrum och i Masaby i Kyrkslätt. Målet är att göra det möjligt att utveckla markanvändningen i kommunerna i fråga i enlighet med kommunernas mål i en situation där en depå för närtågstrafiken som är väsentlig för utvecklingen av regionens trafiksystem ligger inom kommunernas område. En depå för närtågstrafiken gör det möjligt att utöka tågtrafiken i framtiden.

För statens del deltar FM och vid behov andra aktörer såsom Senatfastigheter i utredningen av fastighetsförsäljningen. Ett villkor för försäljning av fastigheter till Esbo eller Kyrkslätt är att beslut har fattats om placeringen av depå för närtågstrafiken.

39. På uppdrag av kommunerna inleder Pääkaupunkiseudun Junakalustoyhtiö Oy projektplaneringen för depå i Jäspilä i Kervo.
40. Vanda stad inleder planläggningen av depå för närtågstrafiken på Ringbanan. På Vanda stads initiativ inleder Pääkaupunkiseudun Junakalustoyhtiö Oy ett förfarande för miljökonsekvensbedömning för Ringbanans depå.
41. En stor del av statens markegendom i Helsingfors ligger på Ilmala bangårdsområde. Om utrymmesbehoven för trafiken och banhållningen i området kunde flyttas någon annanstans och göras tätare, skulle det vara möjligt att i området utveckla en regionalt betydande mängd bostadsbyggande som grundar sig på tät markanvändning och som ligger centralt i regionen och förenhetligar stadsstrukturen.

Staten och Helsingfors stad gör tillsammans en utredning där man undersöker förutsättningarna för förändringar i markanvändningen i Ilmalaområdet. Målet är att kartlägga förutsättningarna och skapa en vision för förändringarna på olika sikt med beaktande av eventuella nya trafikmässigt användbara och ekonomiskt förnuftiga placeringsorter för funktioner som är kritiska med tanke på det regionala och riksomfattande trafiksystemet eller alternativa sätt att ordna dem tätare i Ilmalaområdet. Utgångspunkten är att i samarbete mellan staten och Helsingfors stad utveckla markanvändningen i området på lång sikt så att ömsesidig nytta kan identifieras.

Helsingfors stad står för kostnaderna för utredningen. För statens del deltar FM, MM, KM och Trafikledsverket samt vid behov andra aktörer såsom Senatfastigheter i utredningen.

Målet är att utredningen ska bli klar under 2025. Utifrån utredningen fattas beslut om eventuella fortsatta åtgärder våren 2026, såsom att söka nya placeringsorter för funktioner och att planläggningen av delområden i Ilmala som redan nu är utvecklingsdugliga och som är fria från kritiska funktioner framskrider, och om eventuella marköverlåtelse i dessa delområden. Staten har inte anvisat finansiering för att genomföra eventuella fortsatta åtgärder 2024–2027 med undantag av fortsatta utredningar. De fortsatta utredningarna planeras så att resultaten av dem är tillgängliga som en del av följande MBT-plan så att kommunerna och staten kan komma överens om verkställandet av dem i följande MBT-avtal eller i något annat sammanhang.

I planeringen av lösningar som ersätter eller förtätar funktionerna i Ilmala ska man beakta utvecklingsutsikterna för järnvägstrafiken på riksnivå och i Helsingforsregionen samt behoven av depåfunktioner och deras placering på platser som är logistiskt och funktionellt godtagbara. Förutsättningarna för depå- och banhållningsfunktioner på åtminstone nuvarande nivå tryggas i Ilmala tills ersättande användbara och ekonomiskt förnuftiga

lösningar är färdiga och i bruk. Först därefter kan staten avstå från de delområden som frigjorts från verksamheten.

Trafik 12-planen

42. Staten utvecklar det riksomfattande trafiksystemet i enlighet med Trafik 12-planen. I utvecklingen av statens trafikledsnät beaktas bland annat kraven på europeiska transportkorridorer i enlighet med TEN-T-förordningen.
43. Prioriteringarna för Helsingfors stadsregion i utvecklingen av det riksomfattande trafiksystemet är följande:
 - Investeringsprojekt 2024–2027
 - Tilläggsåtgärder för Esbo stadsbana
 - Ökning av bankapaciteten Helsingfors–Böle
 - Förbättring av rv 3 Tavastehusleden på sträckan Ring I–Gruvsta (Helsingfors)
 - Sv 50 Masabyporten (Kyrklätt)
 - Stambanan Böle–Riihimäki, fas 3
 - Förbättring av rv 25 på sträckan Hangö–Mäntsälä
 - Staten anvisar finansiering för genomförande av tre rastplatser för tung trafik
 - Investeringsprojekt 2028–2031
 - Kervo–Nickby banförbindelse
 - Mellersta Nylands norra logistikförbindelse (Träskända och Nurmijärvi)
 - Hamntunneln och förbindelserna till den (Helsingfors)
 - Rv 25 Kapuli planskilda anslutning (Mäntsälä)
 - Investeringsprojekt 2032–2035
 - Rv 4 Ring III–Kervovägen
 - Lappböle station (Vanda)
 - Främjande av hållbar trafik och stöd till sådan
 - Staten höjer stödet till Helsingforsregionens kollektivtrafik för att möjliggöra en bättre servicenivå inom kollektivtrafiken.
 - Staten genomför för sin del de delar av det regionala huvudnätet för cykling som saknas samt säkerställer en god kvalitetsnivå och vinterunderhåll före 2031. Av finansieringsbehovet för genomförandet av huvudnätet för cykling riktas 30 miljoner euro till statens trafikledsnät.
 - Staten riktar särskilt stöd till genomförandet av offentliga laddningsstationer för tung trafik.
 - Staten understöder även i fortsättningen stadsspår- och stationsprojekt med en finansieringsandel på minst 30 procent (tåg- och metrostationer, utvecklingsprojekt för bannätet, snabbspårvägsprojekt, depåer för tågtrafiken, metroprojekt, pendlarparkeringar vid stationer). De objekt som nämns i MBT 2023-planens investeringsprogram är pendlarparkeringen i Hyvinge, förnyandet av den automatiska kontinuerliga tågkontrollen i metron, snabbspårvägen Hagnäs–Västra hamnen och snabbspårvägen Joker 0.

- Bastrafikledshållning
 - Staten säkerställer underhåll av vägnätet på den nivå som näringslivets verksamhetsförutsättningar kräver.
 - Staten deltar även under de kommande MBT-avtalsperioderna i finansieringen av programmet för små projekt med en fördelning på 50/50.

Boende och kvaliteten på livsmiljön

Vision 2035+

Fram till 2035 har cirka 180 000 nya bostäder byggts i regionen, varav 95 procent ligger i regionens primära utvecklingszoner för markanvändning. Bostadsplanläggningen och bostadsproduktionen håller hög kvalitet och är kvantitativt tillräcklig samt möjliggör befolkningstillväxt i regionen.

Regionens bostadsproduktion är mångsidig vad gäller bostädernas storlek och besittningsform och det finns mångsidiga boendeanternativ för olika befolkningsgruppers behov. Regionens bostadsmarknad stöder tillgången på arbetskraft och arbetsmarknadens funktion. Man har lyckats förebygga segregation i bostadsområdena. Det mångsidiga bostadsbeståndet i bostadsområdena stärker regionens sociala hållbarhet. Det finns också tillräckligt med boendelösningar som motsvarar behoven för de mest utsatta befolkningsgrupperna och bostadslösheten har eliminerats i Helsingforsregionen.

Utvecklingsvägar för att uppnå visionen

En detaljplanereserv som lämpar sig för bostadsproduktion hålls på den nivå som det långvariga behovet av bostadsproduktion förutsätter och i regionen färdigställs bostäder enligt befolkningstillväxtens behov.

I regionen tryggas ett bostadsbestånd med mångsidig storleksfördelning och olika besittningsformer samt förutsättningar för boende till rimligt pris så att det även finns boendelösningar för utsatta personer. Det höga boendepriiset åtgärdas i första hand genom att säkerställa tillräcklig bostadsproduktion. För att säkerställa att bostadsbeståndet är mångsidigt och att bostadsmarknaden fungerar genomförs både fritt finansierad och statsstödd bostadsproduktion. Segregationen bekämpas genom att trygga ett mångsidigt utbud av bostäder i bostadsområdena och utveckla trafikförbindelserna samt genom att i planläggningen sörja för tjänsternas tillgänglighet för olika befolkningsgrupper samt för närreklamationsområdenas tillgänglighet och kvalitet.

Bostadslösheten minskas och förebyggs aktivt.

Överenskomna åtgärder:

44. Kommunerna i Helsingforsregionen ser till att detaljplanereserven som lämpar sig för bostadsproduktion motsvarar behovet av bostadsproduktion för minst fem år.
45. Det långsiktiga målet är att det i Helsingforsregionen ska färdigställas i genomsnitt 16 500 nya bostäder per år. Vid uppföljningen av målet för bostadsproduktionen beaktas faktorer som är oberoende av kommunernas verksamhet, bland annat konjunkturläget. Enligt uppskattning kommer i genomsnitt 10 000 bostäder per år att färdigställas i regionen 2024–2027.
46. Kommunerna ser med hjälp av markpolitiken och detaljplaneringen till att förutsättningarna för att inleda bostadsproduktion tryggas särskilt i de primära utvecklingszonerna för markanvändningen med beaktande av byggandets kostnadsutveckling och konkurrens. Kommunerna rapporterar om åtgärder som påskyndar inledandet av bostadsproduktionen som en del av den årliga uppföljningen av genomförandet av MBT-avtalen.

47. Staten riktar den statsunderstödda bostadsproduktionen till de primära markanvändningszonerna i MBT 2023-planen.

Övriga statliga åtgärder som är viktiga med tanke på genomförandet av avtalet

- Lagstiftningen om områdesanvändningen revideras i enlighet med regeringsprogrammet för statsminister Petteri Orpos regering. Detta gäller områdesanvändningslagen, lagen om samhällsutveckling och lagen om samhällsbyggande.
- Programmet för att eliminera långtidsbostadslöshet utarbetas i enlighet med regeringsprogrammet för statsminister Petteri Orpos regering. Inom ramen för programmet för att eliminera långtidsbostadslöshet stöds projekt som minskar bostadslösheten och utvecklar samarbetet mellan programstäderna och välfärdsområdena.
- Energi- och klimatstrategin och den klimatpolitiska planen på medellång sikt (KAISU) uppdateras i enlighet med regeringsprogrammet.
- Den riksomfattande trafiksystemplanen bereds för åren 2025–2036.
- Marknaden för persontågtrafik på marknadsvillkor öppnas för genuin konkurrens i enlighet med statsminister Petteri Orpos regeringsprogram. Konkurrensen inom persontågtrafiken utökas genom att det görs möjligt för kommuner, samkommuner och regioner att ordna upphandlad trafik.
- Överlåtelse av statens jordegendom till städer och kommuner för utveckling utreds före utgången av 2026 i Delegationen för statens fastighetsärenden i samarbete med städerna och kommunerna.
- I den nationella restaureringsplanen som ska beredas fastställs nationella metoder för att uppnå målen i EU:s restaureringsförordning samt en tillfredsställande nivå på stadsgrönska och trädbeståndets krontäcke.
- Som en del av den avtalsenliga stadspolitiken och för att genomföra den stärks städernas roll i enlighet med Petteri Orpos regeringsprogram. Utöver MBT-avtalen samarbetar städerna Helsingfors, Esbo, Vanda, Tammerfors, Åbo och Uleåborg i en strategisk samlingsallians samt med Jyväskylä, Lahti och Kuopio genom livskraftspartnerskap. Dessutom verkställer staten tillsammans med universitetsstäder, universitetscentra och städer i huvudstadsregionen ekosystemavtal som stärker innovationsverksamheten (2021–2027). Genom åtgärderna i avtalet kan man i tillämpliga delar komplettera och stödja livskraftsmålen i stadsregionens MBT-avtal.

Giltighet

Detta avtal är i kraft 13.12.2024–31.12.2035. Avtalet uppdateras 2027–2028 så att visionerna och utvecklingsvägarna i detta avtal granskas och preciseras i förhållande till internationella, nationella och regionala mål. Samtidigt avtalas konkreta åtgärder för åren 2028–2031 som främjar uppnåendet av visionerna. Utgångspunkten för åtgärderna inom trafiken är Trafik 12-planen för 2025–2036. Vid valet av konkreta åtgärder beaktas genomförandet av detta avtal och åtgärdernas effektivitet. Statsparternas förbindelse till avtalet fastställs genom ett principbeslut av statsrådet där riktlinjerna för statens vilja och stöd dras upp inom ramen för den offentliga ekonomiplanen och budgetarna. Statens finansieringsåtgärder förutsätter riksdagens beslut. Statens villkor för att förbinda sig till detta avtal och genomföra de finansieringsåtgärder som ingår i avtalet är att kommunerna i regionen har genomfört de åtgärder som ingår i avtalet och som kommunerna har behörighet att genomföra. För att kommunerna i regionen ska kunna förbinda sig till avtalet förutsätts på motsvarande sätt att staten har vidtagit de åtgärder som avtalats i avtalet.

Uppföljning

Genomförandet av avtalet följs upp av ett årligt uppföljningsmöte som avtalsparternas representanter deltar i. För beredningen av mötet ansvarar MBT-avtalssekretariatet. Till de frågor som ska följas upp hör genomförandet av de mål och åtgärder som avtalats i detta avtal.

En arbetsgrupp bestående av avtalsparterna och dem som tar fram regionuppgifterna ansvarar för sammanställningen av uppföljningsmaterialet. För upprätthållande och koordinering av uppföljningsmaterialet ansvarar samkommunen Helsingforsregionens miljötjänster (HRM) som samlar in behövliga uppföljningsuppgifter av de andra avtalsparterna under styrning av MBT-avtalssekretariatet. Uppföljningsrapporten behandlas årligen på avtalsparternas gemensamma uppföljningsmöte och godkänns gemensamt. Syftet med uppföljningsmötena är att stödja genomförandet av avtalen. Avtalens effektivitet följs upp nationellt med två års mellanrum. I samband med uppföljningsmötet förbereder man sig vid behov på att justera avtalets innehåll för den återstående avtalsperioden på grund av betydande förändringar i omständigheterna.

Allekirjoitukset

Helsingissä 13. joulukuuta 2024 / Helsingfors den 13 december 2024

Ympäristöministeriö

Anna-Kaisa Ikonen
Ympäristö- ja ilmastoministerin Kai Mykkäsen sijaisena

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- ja viestintäministeri

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

Asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskus (ARA)

Hannu Rossilahti
Ylijohtaja

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Petri Knaapinen
Ylijohtaja

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä HSL

Vesa Silfver
Toimitusjohtaja

Vihdin kunta

Erkki Eerola
Kunnanjohtaja

Liikenne- ja viestintävirasto (Traficom)

Jarkko Saarimäki
Pääjohtaja

Väylävirasto

Kari Wihlman
Pääjohtaja