



Jyväskylän kaupunkiseudun kuntien ja valtion välinen
maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimus 2024–2035

Sopijaosapuolet

Valtio: Ympäristöministeriö, liikenne- ja viestintäministeriö, työ- ja elinkeinoministeriö, valtiovarainministeriö, Väylävirasto, Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, Keski-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus ja Asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskus ARA

Jyväskylän kaupunkiseutu: Jyväskylä, Hankasalmi, Laukaa, Muurame, Petäjävesi, Toivakka, Uurainen, Äänekoski

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 Jyväskylän kaupunkiseudun kahdeksan 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 asuntotutannolle sekä liikennejärjestelmän ja -investointien ja maankäytön yhteensovittamiselle. MAL-sopimuksella edistetään Jyväskylän seudun kestävästä kasvusta kehittämällä valtion ja kuntien yhteistyönä vähäpäästöistä ja kestävästä yhdyskuntarakennetta ja liikennejärjestelmää ilmastomuutoksen ehkäisemiseksi, seudun elinvoimaisuutta, liikenneturvallisuutta, liikennejärjestelmän digitalisaatiota sekä tarpeita vastaavaa asuntokaavotusta ja -tuotantoa. Tavoitteena on myös torjua segregatiota ja asunnottomuutta sekä edistää asuinalueiden monimuotoisuutta ja alueiden asutokannan monipuolisuutta.

Sopimuksessa on kuvattu tavoitetilat vuodelle 2035, kehityspolut tavoitetilan saavuttamiseksi 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

Jyväskylän seudun MAL-sopimuksen keskeisiä lähtökohtia ovat:

- Kansainväliset ilmastositoumukset
- 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
- Jyväskylän seudun MAL-kehityskuva
- Jyväskylän seudun MAL-sopimus 2021–2031
- Linkki tulevaisuuteen 2030-kehittämisohjelma
- Seurantakatsaus MAL-sopimusten vaikuttavuudesta

Seudullisen suunnittelun ja tietopohjan kehittäminen

Tavoitetila 2035+

Kaupunkiseudun kuntien keskinäinen ja valtion välinen yhteistyö on vahvistunut tulokselliseksi MAL-kumppanuudeksi, jonka myötä Jyväskylän seutu on vahvistanut asemaansa suurten kaupunkiseutujen joukossa. Yhteistyö yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän hallinnassa perustuu tiedolla johtamiseen. Tavoitteena on ylläpitää kokonaiskuvaa kaupunkiseudun nykytilasta, ennakoida tulevaa kehitystä ja vaikuttaa siihen yhdessä sovituilla tavoitteilla, periaatteilla ja toimenpiteillä. Ajantasaiseen tietopohjaan, jatkuvaan seurantaan ja tulevaisuuden ennakointiin perustuva suunnittelu on mahdollistanut nopean varautumisen hitaisiin ja äkillisiin sekä ennakoituihin ja ennakoimattomiin muutoksiin.

Kehityspolut tavoitetilan saavuttamiseksi

Jyväskylän kaupunkiseudulla jatketaan seudullista maankäytön, asumisen ja liikennejärjestelmän yhteensovittavaa ja jatkuvaa suunnittelu-yhteistyötä. Sopimusosapuolet sitoutuvat neljän vuoden välein päivitettävän 12-vuotisen MAL-sopimuksen toimenpiteisiin ja tunnistavat pitkäjänteisen kaupunkikehityksen ja sopimusmenettelyn merkityksen.

Kaupunkiseudun kuntien, maakuntaliiton ja valtion yhteistyöllä sekä samansuuntaisilla tavoitteilla ja toimenpiteillä varmistetaan, että kaupunkiseudullinen, maakunnallinen ja valtakunnallinen suunnittelu on yhdensuuntaista ja vaikuttavaa. Seudun yhdyskuntarakenteen, liikennejärjestelmän ja viheralueiden kestävyttä ohjataan ja seurataan vuonna 2023 hyväksytyn Jyväskylän seudun MAL-kehityskuvan mukaisesti. Kaupunkiseudun kehittämisessä vältetään seudun yhteisen edun kannalta haitallista osaoptimointia.

Suunnittelun, seurannan, vaikutusten arvioinnin, osallistumisen ja vuorovaikutuksen menetelmiä kehitetään. Vaikutusten arviointia tehdään ajantasaisimpiin ohjeisiin tukeutuen. Jyväskylän seudun MAL-paikkatietoalustaa kehitetään seudulliseksi tiedolla johtamisen välineeksi. Kaupunkiseudun kehityksen seuramiseksi ja suunnittelun tietopohjan muodostamiseksi jatketaan ja kehitetään edelleen seudullista ja valtakunnallista MAL-sopimusten toimenpiteiden ja vaikuttavuuden seurantaa. Seurannassa 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 ja maakunnallisen liikennejärjestelmän kanssa. MAL-sopimusmenettelyä ja Liikenne 12-suunnitelman prosesseja yhteensovitetaan ja vahvistetaan sekä lisätään tavoitteiden ja toimenpiteiden 12-vuotisuutta. Kestävän kaupunkiliikkumisen suunnitelma (SUMP, *sustainable urban mobility plan*) sisällytetään osaksi seudullista suunnittelua.

Suunnittelun hyväksyttävyyttä ja suunnitelmaan sitoutumista kehitetään jatkuvalla vuorovaikutuksella luottamushenkilöiden kanssa koko suunnitteluprosessin ajan.

Toimenpiteet vuosille 2024–2027

1. Seudun kunnat yhteistyössä Keski-Suomen ELY-keskuksen ja muiden liikennejärjestelmätoimijoiden kanssa varmistavat, että seudun liikennejärjestelmää suunnitellaan Euroopan laajuisia liikenneverkkoja (TEN-T) koskevan asetuksen mukaisesti ja täyttäen kestävän kaupunkiliikkumisen suunnitelman (SUMP) velvoitteet vuoden 2027 loppuun mennessä. Seudun liikennejärjestelmäsuunnittelussa hyödynnetään Liikenne- ja viestintäviraston opasta alueellisten liikennejärjestelmäsuunnitelmien vaikutusten arvioinnista.

2. Seudun kunnat kehittävät yhteistä paikkatietoinfrastruktuuria ja rajapintaratkaisuja laadukkaan tietopohjan ja seurannan tueksi. Seudun MAL-paikkatietoalustaa kehitetään yhteiseksi tiedolla johtamisen välineeksi, jonka kautta ylläpidetään ajantasaista MAL-tilannekuvaa ja kootaan yhteen seudullisessa suunnittelussa tarvittavaa tietovarantoa.
3. Valtio toteuttaa valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen vuonna 2025, johon seudun kunnat osallistuvat. Seudun kunnat ja Keski-Suomen ELY-keskus vastaavat Jyväskylän seutua koskevan lisäotoksen rahoituksesta.
4. Valtio ja seutu kehittävät yhteistyössä valtakunnallista MAL-sopimusten vaikuttavuuden seurantaa. Kehittämisessä huomioidaan TEN-T-asetuksen täytäntöönpanoasetus mm. tietojen toimittamisesta Euroopan komissiolle. Lisäksi kehitetään mm. MAL-sopimusten rahoituksen seurantaa.

Kestävä ja vähäpäästöinen yhdyskuntarakenne ja liikennejärjestelmä

Tavoitetila 2035+

Kaupunkiseudun yhdyskuntarakenne ja liikennejärjestelmä muodostavat eheän, toisiaan tukevan ja ilmastomuutosta hillitsevän kokonaisuuden. Asukkaiden mahdollisuudet tehdä kestäviin kulkumuotoihin perustuvia liikkumisvalintoja ovat kasvaneet ja liikkuminen on turvallista. Etenkin keskustojen sekä hyvien kävely-, pyöräily- ja joukkoliikennereittien varsilla olevien alueiden väestö- ja työpaikkamäärät ovat kasvaneet.

Kestävien kulkutapojen osuus kaikkien matkojen määrästä on kasvanut Jyväskylän, Laukaan ja Muuramen alueella 55 prosenttiin ja koko seudulla 45–50 prosenttiin vuoteen 2030 mennessä, jonka jälkeen kasvu on jatkunut vuoteen 2035. Vuonna 2021 osuus oli valtakunnallisen henkilöliikennetutkimuksen mukaan koko seudulla 41 %. Joukkoliikenteen toimivalta-alueen matkamäärät ovat kasvaneet seudun uuden päivitetyn Linkki Tulevaisuuteen -kehittämisohjelman mukaisesti. Jalankulun ja pyöräilyn olosuhteet ovat parantuneet seudullisella pyöräilyn pääverkolla ja erityisesti keskustoissa ja niiden läheisyydessä, mikä tukee asukkaiden omaehtoista, terveyttä edistävää arkiliikkomista.

Vähäpäästöisten käyttövoimien jakeluverkko on laajentunut tukien ajoneuvokannan käyttövoimamuutosta. Seudulla on kattava vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfra henkilö- ja tavaraliikenteen tarpeisiin ja logistisesti toimiva raskaan liikenteen taukopaikkaverkko.

Kehityspolut tavoitetilan saavuttamiseksi

Seudun yhdyskuntarakennetta tiivistetään kestävästä liikkumisesta edellytysten kasvamista tukevasti Jyväskylän seudun MAL-kehityskuvan mukaisesti tiivistäviin ja täydentyviin taajamiin hyviin kävely-, pyöräily- ja joukkoliikennedyhteisyyksiin tukeutuen. Kaavoituksessa painotetaan erityisesti keskustojen, aluekeskusten ja taajamien täydennysrakentamista, mikä luo edellytyksiä asukasmäärän kasvulle, keskustojen palvelujen ja elinvoiman kehittymiselle sekä palvelujen saavutettavuuden turvaamiselle. Seudun kunnat kehittävät tiivistävien keskustusten houkuttelevuutta huolehtimalla niiden viihtyisyydestä sekä turvallisesta ja toimivasta liikkumisympäristöstä.

Seudun joukkoliikenteen toimivalta-alue on laajentunut vuoden 2024 alusta kattamaan Jyväskylän, Laukaan ja Muuramen lisäksi Hankasalmen, Petäjäveden, Toivakan ja Äänekosken. Laajemmalle toimivalta-alueelle tuotetaan yhtenäisemmällä suunnittelulla kustannustehokkaammin parempia joukkoliikennepalveluja sekä lisätään matkustamisen sujuvuutta ja helppoutta. Joukkoliikenteen kehittämistoimenpiteillä vahvistetaan työpaikkojen ja palveluiden saavutettavuutta sekä tuetaan elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä. Toimivalta-alueen laajentumisen myötä päivitetään Linkki Tulevaisuuteen -kehittämisohjelma. Seudun joukkoliikenteen kehittämisessä huomioidaan myös lähijoukkoliikenteen mahdollisuudet.

Fossiilisille polttoaineille vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkon laajentumiselle luodaan edellytyksiä kuntien, valtion ja markkinaehtoisten toimijoiden yhteistyöllä siten, että TEN-T- ja AFIR-asetusten mukaiset tavoitteet saavutetaan. Kunnat varautuvat selvittämään, onko seudulla tarvetta multimodaaliselle rahtiterminaalille.

Kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuden kasvulle luodaan edellytyksiä jatkamalla seudullisen pyöräilyn pääverkon toteuttamista. Erityisesti käytetyimpien väylien laatutasoa parannetaan mm. investointien ja talvikunnossapidon avulla. Erityishuomio on kävelyn ja pyöräilyn turvallisuuden lisäämisessä. Kävely- ja pyöräilyyhteyksien sekä liityntäpysäköinnin kehittäminen nivotaan joukkoliikenteen kehittämistyöhön, millä edistetään asukkaiden mahdollisuuksia sujuviin matkaketjuihin kestäväillä kulkutavoilla. Seudun liikennejärjestelmäsuunnittelussa ja kuntien liikennesuunnittelussa huomioidaan liikennepalveluiden kehittyminen, digitalisaation ja automaation mahdollisuudet sekä hyödynnetään liikennettä koskevaa tietoa.

Toimenpiteet vuosille 2024–2027

5. Kunnat ohjaavat kaavoituksella asumisen, työpaikkojen ja palvelujen sijoittumista siten, että yhdyskuntarakenne tiivistyy hyviin kävely-, pyöräily- ja joukkoliikenneyhteyksiin tukeutuen.

Vähintään 90 % uusien asemakaavojen asumisen kerrosalasta sijoittuu Jyväskylän seudun MAL-kehityskuvan mukaisiin tiivistyviin ja täydentyviin taajamiin. Työpaikkarakentamista ohjataan siten, että vähintään 90 % seudun työpaikoista sijoittuu tiivistyviin ja täydentyviin taajamiin.

6. Seudun kunnat ja valtio edistävät vähäpäästöisten käyttövoimien jakeluverkon laajentumista.

Toimenpiteet:

- i. Seudun kunnat ja valtio mahdollistavat maankäytön suunnittelussa edellytykset TEN-T ja AFIR-asetusten mukaisen jakeluinfran ja raskaan liikenteen taukopaikkojen toteutukselle.
Seudulle toteutetaan kaksi ydinverkon (Vt 4) raskaan liikenteen korkeatasoista taukopaikkaa, joissa vaihtoehtoisten käyttövoimien jakelu. Toinen sijoittuu kaupunkiseudun keskustaaajaman pohjoispuolelle ja toinen eteläpuolelle.
Vuoteen 2025 mennessä seudulla on vähintään 1 alue raskaan kaluston sähkön latausasemalle ja vuoteen 2030 mennessä 1 alue vedyn tankkausaseman tarpeisiin.
Sähkön jakeluverkon kapasiteetin osalta raskaalle liikenteelle osoitettavilla alueilla huomioidaan, että AFIR-asetuksen mukaisesti vuoden 2025 loppuun mennessä latauspisteiden yhteenlaskettu antoteho tulee olla vähintään 900 kilowattia ja vuoden 2030 loppuun mennessä 1 800 kilowattia.
- ii. Kunnat ja valtio edistävät määränpäälatausta hallinnassaan olevilla pysäköintipaikoilla, kuten liikuntapaikkojen ja liityntäpysäköintien yhteydessä. Kunnat edistävät kadunvarsilatauksen edellytyksiä kysynnän mukaisesti.
- iii. Pitkämatkaisen linja-autoliikenteen käyttövoimamuutosta ennakoiden Jyväskylän kaupunki selvittää mahdollisuuksia kehittää latausinfraa Jyväskylän Matkakeskuksen alueella. Selvityksen ja sen mukaisten toimenpiteiden tulee olla valmiina vuoteen 2030 mennessä.
- iv. Valtio edistää kuntien välistä tiedonvaihtoa jakeluinfran kehittämisestä MAL-verkoston vuonna 2024 käynnistämässä hankkeessa.

7. Jyväskylä, Laukaa, Muurame, Hankasalmi, Petäjävesi, Toivakka ja Äänekoski jatkavat Jyväskylän seudun tieliikenteen toimivaltaisen viranomaisen toimivalta-aluetta koskevan Linkki Tulevaisuuteen 2030 -kehittämishojelman toimenpiteiden toteuttamista:

- i. Joukkoliikennepalveluiden palvelutason kehittäminen tarjontaa lisäämällä resurssien mukaan. Aikatauluvapaan matkustamisen alue laajenee, palvelujen saavutettavuutta parannetaan ja asuinalueiden välinen liikkuminen helpottuu.
- ii. Informaatio-, lippu- ja maksujärjestelmien kehittäminen. Määritetään maksuvyöhykkeet ja otetaan Waltti-lippu- ja maksujärjestelmä käyttöön koko uudella viranomaisalueella.
- iii. Joukkoliikenteen houkuttelevuuden edistäminen. Joukkoliikenteen asiakaskokemusta parannetaan tehokkaan ja ymmärrettävän viestinnän ja markkinoinnin sekä sähköisten palvelujen keinoin.

Jyväskylä, Laukaa, Muurame, Hankasalmi, Petäjävesi, Toivakka ja Äänekoski päivittävät Linkki Tulevaisuuteen 2030 -kehittämishojelman.

8. Valtio laatii linjaukset henkilöjunaliikenteen tulevaisuudesta. Osana kokonaisuutta tarkastellaan yhteistyössä seudun kuntien kanssa lähijunaliikenteen lisäämismahdollisuuksia kaupunkiseuduilla. Yhteisrahoitus on lähtökohtana alueellisen junaliikenteen suunnittelussa, kehittämisessä ja toteuttamisessa. Työn tulokset toimivat lähtötietoina Linkki Tulevaisuuteen 2030 -kehittämishojelman päivitykselle.
9. Valtio avustaa Jyväskylän seudun julkisen henkilöliikenteen palveluita sopimuskaudella 2024–2027 8,2 miljoonalla eurolla. Valtio tukee Jyväskylän seudun tieliikenteen viranomaisalueen laajentumista siirtymäajan vuosien 2024–2027 aikana 800 000 eurolla / vuosi, mikä sisältyy edellä esitettyyn kokonaisrahoitukseen. Valtionavustuksen edellytyksenä on, että kaupunkiseutu toteuttaa tässä sopimuksessa esitettyjä joukkoliikennejärjestelmän kehittämistoimenpiteitä.
10. Valtio selvittää katuverkkoa koskevien valtioavustuskäytäntöjen kehittämistä. Tavoitteena on mm. selvittää, olisiko nykyisten raitiotiehankkeisiin kohdistuvien avustusten ohella mahdollista avustaa myös esimerkiksi bussiliikenteen infrastruktuuria kuntien katuverkolla.
11. Jyväskylän seudun kunnat voivat hakea valtionavustusta kävelyn ja pyöräliikenteen olosuhteiden parantamiseen kunnan katuverkolla. Traficom toteuttaa valtionavustushaun ja myöntää rahoituksen.
12. Valtio osoittaa yhteensä 0,5 miljoonaa euroa vuosina 2025–2028 valtion väyläverkon pieniin parantamishankkeisiin. Painopiste on liikenneturvallisuutta, kestävää liikkumista, elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä sekä muita MAL-sopimuksen tavoitteita palvelevien liikennehankkeiden suunnitteluvalmiuden edistämistä. Rahoitusta voidaan kohdentaa valtion maanteiden ja rautateiden parantamisinvestointien suunnitteluun ja toteuttamiseen sekä valtion liikenneväylien yhteydessä olevien liityntäpysäköintialueiden suunnitteluun ja toteuttamiseen. Hankekokonaisuus rahoitetaan valtion ja kuntien kesken kustannusjaolla 50/50. Edistettävistä hankkeista sovitaan jatkuvassa liikennejärjestelmätyössä seudun kuntien, Väyläviraston ja ELY-keskuksen yhteistyönä osana MAL-sopimuksen toimeenpanoa.

13. Jyväskylän kaupunki jatkaa yhteistyötä valtion liikennehallinnon sekä muiden MAL-seutujen kanssa yhteentoimivien 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.
14. Valtio tuottaa tietoa digitalisaation ja automaation mahdollistamien uusien liikkumis- ja kuljetustapojen huomioimista katutilojen suunnittelussa yhdyskuntarakentamislain valmistelun yhteydessä. Kunnat edistävät liikenteen digitalisaation ja automaation mahdollistamien uusien liikkumis- ja kuljetustapojen huomioon ottamista kaavoituksessa, liikennesuunnittelussa ja katutilojen suunnittelussa.
15. Kunnat ja valtio kehittävät asema-alueita liikenteen solmupisteinä matkaketju- sekä matkustajapalveluiden näkökulmasta. Toimenpiteitä toteutettaessa huomioidaan läpileikkaavasti asemien esteettömyyden ja saavutettavuuden parantaminen esimerkiksi asemien opastukseen ja talvikunnossapitoon liittyen ja niillä toteutetaan osaltaan kansallista esteettömyysvisiota. Asemanseutujen kehittämisessä huomioidaan pitkämatkaisen bussiliikenteen tilatarpeet sekä muiden liikkumispalveluiden tilatarpeet (liityntäpysäköinti, yhteiskäyttöautot ja -pyörät, taksipalvelut, mikroliikkumisen palvelut).

Asuminen ja elinympäristön laatu

Tavoitetila 2035+

Jyväskylän seudulla harjoitetaan pitkäjänteistä ja kestävästä asumisen politiikkaa, jonka tavoitteena on huomioida asuntotuotannon riittävyyden ja asuntomarkkinoiden toimivuuden lisäksi myös elinympäristön laatu, viihtyisyys ja palveluiden saavutettavuus. Asuntokanta tarjoaa kysyntää vastaavia asumisen mahdollisuuksia kaikille väestöryhmille ja tukee seudun työmarkkinoiden toimivuutta. Vähäpäästöisten materiaalien ja puurakentamisen osuus rakentamisessa on kasvanut merkittävästi. Riittävällä ja kysyntää vastaavalla asuntotuotannolla mahdollistetaan seudun kasvu. Seudun kuntien tavoitteena on 15 000 uutta asuntoa.

Sosiaalinen ja taloudellinen hyvinvointi jakaantuu tasaisesti eri asuinalueiden välillä. Myös heikommissa asemassa oleville väestöryhmille on riittävästi asuntoja ja kasvavan ikääntyvän väestön asumistarpeisiin on löydetty yksilöllisiin tarpeisiin vastaavia ratkaisuja. Asunnottomuutta ei esiinny seudulla.

Yhtenäisen viherrakenteen säilyminen sekä viher- ja virkistysalueiden hyvä saavutettavuus on turvattu. Seudun viherrakenne ja lähiliikuntaverkosto tukevat asukkaiden omaehtoista, terveyttä edistävää arkiliikunnasta ja ne nähdään myös seudullisena vetovoimatekijänä.

Kehityspolut tavoitetilan saavuttamiseksi

Huolehditaan, että asuntotuotantoon soveltuva asemakaavavaranto vastaa viiden vuoden asuntotuotantotarvetta. Kaavoituksessa painotetaan erityisesti keskustojen, aluekeskusten ja taajamien täydennysrakentamista, mikä luo edellytyksiä asukasmäärän kasvulle, kestävästä liikkumisesta edistämiseksi sekä palvelujen saavutettavuuden turvaamiselle.

Seudun kunnat käyttävät ja kehittävät maa- ja asuntopoliittisia ohjauskeinoja. Asuntotuotannossa huomioidaan muuttuvat asumisen preferenssit ja seudun kunnat edistävät uudenlaisia asumisen muotoja, innovaatioita, hallintamuotoja ja hybridihankkeita kaavoituksen ja tontinluovutuksen keinoin. Erityisryhmien asuminen varmistetaan varmistamalla riittävä tonttitarjonta. Tunnistetaan seudun asumisen kehittämisen ongelmakohdat ja etsitään keinoja edistää vuokra-asuntokannan uusiutumista myös seudun pienemmissä keskuksissa.

Edistetään vähäpäästöistä asuntorakentamista ja asumista tukemalla muun muassa puurakentamista ja muiden vähäpäästöisten materiaalien käyttöä kaavoituksen ja tontinluovutuksen keinoin, kehittämällä ilmastoviisasta kaavoitusta sekä laatimalla ilmastosuunnitelmia. Olemassa olevan asuntokannan ja asuinalueiden omaleimaisuutta ja elinvoimaisuutta edistetään monipuolisesti rakennetun ympäristön kehittämisellä huomioiden poikkihallinnolliset toimintatavat segregaaion ehkäisemisessä erityisesti lähiöissä. Vähennetään asunnottomuutta ja ehkäistään sen uusiutumista.

Asuinympäristöjen kehittämisessä varmistetaan lähivirkistysalueiden saavutettavuus sekä yhteydet laajemmille viheralueille sekä edistetään aktiivista arkiliikuntaa. Väestön ikääntymisen myötä kehitetään ikäystävällisiä asuinympäristöjä.

Toimenpiteet vuosille 2024–2027

16. Seudun kuntien tavoitteena on 5 000 valmistunutta asuntoa kauden 2024–2027 aikana suhdannetilanne huomioiden.
17. Seudun kunnat varmistavat seudun asuntotuotantotarvetta vastaavan kaavavarannon vastaamaan viiden vuoden kehityksen tarvetta ja varmistavat kestäviin kulkutapoihin tukeutuvien asemakaavojen toteuttamisedellytykset ja tonttien käyttöön saamisen.
18. Kaupunkiseudun kunnat huolehtivat maapolitiikassa ja asemakaavoituksessa siitä, että asuntotuotannon käynnistämisen edellytykset turvataan huomioiden rakentamisen kustannuskehitys ja kilpailu. Kunnat raportoivat asuntotuotannon käynnistymistä vauhdittavat toimet osana vuosittaista MAL-sopimusten toteutumisen seuranta.
19. Valtio kohdentaa valtion tukemaa asuntotuotantoa pääosin Jyväskylän seudun MAL-kehityskuvan mukaisesti tiivistyviin taajamiin.
20. Valtio jatkaa tukea kuntien järjestämään asumisneuvontaan talousarviossa myönnettyjen määrärahojen puitteissa.

Seudun elinvoimaisuus

Tavoitetila 2035+

Jyväskylän kaupunkiseutu on vähintään 217 000 asukkaan edelleen kasvava, saavutettava ja elinvoimainen yliopistokaupunkiseutu sekä vahva teollisuuden ja digitaalisten teknologioiden keskus. Kestävä yhdyskuntarakenne, toimiva liikennejärjestelmä, monipuoliset asumis- ja koulutusmahdollisuudet, luonnonläheisyys sekä laadukas elinympäristö liikuntamahdollisuuksineen ovat seudullisia vetovoimatekijöitä. Eurooppalaisen TEN-T-verkon kaupunkisolmukohtana Jyväskylän kaupunkiseutu on saavutettavuudeltaan ja tunnettuudeltaan kiinteä osa suurten kaupunkiseutujen verkkoa.

Valtakunnallista liikennejärjestelmää on kehitetty Liikenne 12 -suunnitelman mukaisesti. Jyväskylän seutua halkovien liikenneväylien, erityisesti valtatie 4:n, kehittäminen on tukenut alueen vahvaa asemaa TEN-T-verkon logistisena kaupunkisolmukohtana sekä turvannut elinkeinoelämälle tärkeiden kuljetusten sujuvuuden ja elinkeinoelämän kasvun Jyväskylän seudulla ja sen ulkopuolella. Liikenneverkon kehittämisellä on vahvistettu seudun keskusten kytkeytymistä toisiinsa ja osaksi kansallista ja kansainvälistä liikenneverkkoa sekä vastattu liikennetarpeen kasvuun. Liikenteen sujuvuus on parantunut valtakunnallisesti, seudullisesti ja paikallisesti. Investoinnit ovat tukeneet liikennejärjestelmän ja yhdyskuntarakenteen kestävästä yhteensovittamista. Tampere–Jyväskylä-radon kehittyminen yhdessä seudun tehokkaasti toimivan joukkoliikenteen kanssa ovat parantaneet seudun saavutettavuutta ja laajentaneet seudun kestävästä liikkumisen työssäkäyntialuetta.

Valtio ja seutu ovat vahvistaneet kumppanuuttaan. Seudulla on löydetty tuloksellisia ratkaisuja liikenteellisten tarpeiden ja keskusten maankäytön yhteensovittamiseksi mm. Jyväskylän asemanseudun, valtatie 9:n ja ratapihan kehittämisen tavoitteiden yhteensovittamisessa sekä valtatie 4 kehittämisessä Jyväskylän kohdalla. Jyväskylän ratapihan siltakorttelit ovat toteutuneet.

Vuoteen 2035 mennessä seudulla on 94 000 työpaikkaa. Vähintään 90 % seudun työpaikoista sijoittuu Jyväskylän seudun MAL-kehityskuvan mukaisiin tiivistyviin ja täydentyviin taajamiin, erityisesti kaupunki- ja kuntakeskuksiin hyvien kävely-, pyöräily- ja joukkoliikennedyhteyksien varrelle.

Kehityspolku tavoitetilan saavuttamiseksi

Jyväskylän keskustaa kehitetään seudun vetovoimaisena ja väestömäärältään kasvavana keskuksena. Jyväskylän kaupunki ja valtio edistävät ydinkeskustaa ja Lutakkoa yhdistävän siltakorttelin, Vt 9:n ja radan kehittämisen tavoitteiden yhteensovittamista siten, että hankkeen toteuttaminen voi käynnistyä 2030-luvun alkupuolella.

Työpaikkarakentamisen ohjaamisella tuetaan seudun keskustojen asemaa elinvoimaisina työpaikka- ja asiointikeskittyminä. Ensisijaiset työpaikkarakentamisen laajentumisalueet sijoittuvat Jyväskylän seudun MAL-kehityskuvan mukaisiin tiivistyviin ja täydentyviin taajamiin (vyöhykkeet I ja II) sekä näiden välittömään läheisyyteen, joilla joukkoliikenteen, pyöräilyn ja jalankulun hyvä palvelutaso tukee työ- ja asiointimatkojen kestävyttä. Raskasta liikennettä tuottavia ja paljon tilaa vaativia teollisuus- ja logistiikkapainotteisia työpaikka-alueita kehitetään tiivistyvien ja täydentyvien taajamien ulkopuolella valtakunnallisesti merkittäviin pääväyliin ja muihin valtateihin tukeutuen. Kunnat varmistavat yritystonttien riittävän tarjonnan.

Jyväskylän seudun asemaa TEN-T-asetuksen mukaisena kaupunkisolmukohtana vahvistetaan kuntien ja valtion yhteistyöllä eurooppalaisten liikennekäytävien toteutuksessa ja EU-rahoituksen hyödyntämisessä. Jyväskylän seudun valtateita ja ratoja kehitetään pääasiassa nykyisessä sijainnissaan siten, että valtion väyläverkon palvelutaso- ja turvallisuustavoitteet sekä alue- ja kaupunkikehityksen tavoitteet toteutuvat valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaisesti. Liikenne 12 -suunnitelma sekä liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa tunnistetut kehittämistarpeet ohjaavat väyläverkon kehittämistä ja suunnittelua. Liikenneverkon strategisessa tilannekuvassa on tunnistettu Jyväskylän seudun osalta seuraavat pääväyliä koskevat puutteet: TEN-T-ydinverkon Vt 4 Vaajakosken kohdalla, Vt 4 Vehniä–Äänekoski, Vt 4 Jyväskylän kohdalla sekä kattavan verkon Vt 9 Pumperi–Aholaita, Vt 9 Jyväskylä–Korpilahti, Vt 9 Kanavuori–Lieves-tuore ja Tampere–Jyväskylä-rata.

Toimenpiteet vuosille 2024–2027

21. Vt 4 Palokan kohta (Jyväskylä)

Toteutetaan Jyväskylän Palokassa hankekokonaisuus, joka muodostuu tiesuunnitelmien valtatie 4 parantaminen Palokan eritasoliittymän kohdalla ja maantie 16685 (Palokanorren) parantaminen välillä Saarijärventie–Ritopohjantie-sisällöstä sekä nykyisten maanteiden 16685 (Ruokkeentie) ja 16687 (Saarenmaantie) parantamisesta. Hankkeella parannetaan liikenteen sujuvuutta, valtatie ramppien liikenneturvallisuutta sekä joukkoliikenteen, pyöräilyn ja jalankulun edellytyksiä. Hanke on edellytys Palokan maankäytön kehittämiseksi ja alueen asuntotuotannon lisäämiselle. Parantamistoimien jälkeen Ruokkeentie ja Saarenmaantie siirtyvät hallinnollisesti valtion maanteista Jyväskylän kaupungin kaduiksi.

Hankkeen kokonaiskustannusarvio on 26,5 milj. euroa ja se toteutetaan valtion ja Jyväskylän kaupungin yhteishankkeena. Valtion rahoitusosuus koko hankkeen kustannuksista on 15,5 milj. euroa ja Jyväskylän kaupungin 11 milj. euroa. Hankkeesta laaditaan erilliset suunnittelu- ja toteutus sopimukset osapuolten kesken.

Hankekokonaisuus käynnistetään vuonna 2025 ja se toteutetaan vuoden 2027 loppuun mennessä edellyttäen, että Jyväskylän kaupunki on laatinut vuoden 2025 loppuun mennessä Ruokkeentien ja Saarenmaantien katusuunnitelmat.

22. Jyväskylän asemanseudun kehittäminen – Vt 9, rata ja ratapihan siltakorttelit

Jyväskylän kaupunki ja valtio sitoutuvat kehittämään yhteistyössä Jyväskylän ratapihaa, valtatie 9 ja kaupunkitilallisia yhteyksiä Jyväskylän ydinkeskustasta Lutakkoon. Tavoitteena on edistää radan, valtatie ja kaupungin katuverkon liikenteellistä kehittämistä sekä kaupunkikehitystä siten, että ratapihan ja valtatie estevaikutus vähenee. Ydinkeskustan ja Lutakon välille rakennetaan alueita yhdistävä kansirakenne. Tavoitteena on suunnitelmavalmiuden edistäminen siten, että hankkeen toteuttaminen voisi käynnistyä 2030-luvun alkupuoliskolla. Osapuolet edistävät tavoitteen toteuttamista sopimuskauden aikana yhteistyössä seuraavasti:

- Valtio laatii aluevaraus suunnitelman Vt 9 parantamisesta välillä Pumperi–Aholaita.
- Kaupunki laatii kustannuksellaan konseptisuunnitelman kaupungin keskustan ja Lutakon kaupunkitilallisten yhteyksien kehittämisestä.
- Valtion ratasuunnittelun asiantuntemus on aktiivisesti mukana kokonaisuutta koskevan tavoitteen edistämistyössä.
- Osapuolet muodostavat yhteisen näkemyksen asemanseudun kehittämisen tavoitteista ja toteutuspolusta, kun tarvittavat selvitykset ovat valmistuneet.

23. Valtio kehittää valtakunnallista liikennejärjestelmää Liikenne 12 -suunnitelman mukaisesti. Valtion väyläverkon kehittämisessä huomioidaan mm. eurooppalaisten liikennekäytävien vaatimukset TEN-T-asetuksen mukaisesti.

24. Jyväskylän kaupunkiseudun prioriteetit valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämisessä ovat:

- TEN-T ydinverkon valtatie 4 kehittäminen:
 - Vaajakosken kohta välillä Aholaita-Haapalahti-Kanavuori
 - Jyväskylän kohta välillä Aholaita-Lohikoski
 - Vehniä-Äänekoski
- TEN-T kattavan verkon valtatie 9 kehittäminen:
 - Pumperi-Aholaita
 - Korpilahti-Muurame-Pumperi
 - Kanavuori-Lievestuore
- TEN-T kattavan verkon Tampere-Jyväskylä-raideyhteyden parantaminen

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.
- Vuosina 2024–2026 laadittavassa kansallisessa ennallistamissuunnitelmassa määritellään kansalliset keinot EU:n ennallistamisasetuksen tavoitteiden saavuttamiseksi sekä kaupunkivihreän ja puuston latvuspeitteisyyden tyydyttävä taso. Jatkotoimenpiteistä sovitaan kaupunkiseutujen kanssa erikseen.
- 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 elinvoimavoitteita.

Sopimuksen voimassaolo

Tämä sopimus on voimassa 13.12.2024–31.12.2035. Sopimus päivitetään 2027–2028 siten, että tämän sopimuksen tavoitetila ja toimenpidepolku 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.

Sopimuksen toteutumisen seuranta

Seurattaviin asioihin kuuluvat tässä sopimuksessa sovittujen toimenpiteiden sekä määrällisten ja laadullisten tavoitteiden toteutuminen. Seutu vastaa seurantatiedon tuottamisesta ja seurantaraportin valmistelusta. Seurantaraportti käsitellään vuosittain sopimusosapuolten yhteisessä seurantakokouksessa ja seurantaraportti hyväksytään yhteisesti. Sopimusten vaikuttavuutta seurataan valtakunnallisesti kahden vuoden välein.

Allekirjoitukset

Helsingissä 13.12.2024

Ympäristöministeriö

Kai Mykkänen
Ympäristö- ja ilmastoministeri

Valtiovarainministeriö

Riikka Purra
Valtiovarainministeri

Asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskus (ARA)

Hannu Rossilahti
Ylijohtaja

Keski-Suomen ELY-keskus

Jukka Lehtinen
Ylijohtaja

Jyväskylän kaupunki

Timo Koivisto
Kaupunginjohtaja

Laukaan kunta

Linda Leinonen
Kunnanjohtaja

Petäjäveden kunta

Arto Kummala
Kunnanjohtaja

Uuraisten kunta

Juha Valkama
Kunnanjohtaja

Liikenne- ja viestintäministeriö

Lulu Ranne
Liikenne- ja viestintäministeri

Työ- ja elinkeinoministeriö

Anna-Kaisa Ikonen
Kunta- ja alueministeri

Liikenne- ja viestintävirasto (Traficom)

Jarkko Saarimäki
Pääjohtaja

Väylävirasto

Kari Wihlman
Pääjohtaja

Hankasalmen kunta

Matti Mäkinen
Kunnanjohtaja

Muuramen kunta

Jarkko Määttänen
Kunnanjohtaja

Toivakan kunta

Touko Aalto
Vt. kunnanjohtaja

Äänekosken kaupunki

Matti Tuononen
Kaupunginjohtaja