



# Helsingin seudun MAL-sopimus

26.9.2024



# MAL-sopimusehdotuksen hyväksyminen



- Helsingin seudun MAL-sopimuksen valmisteluryhmä sai sopimusehdotuksen valmiiksi 17.9.2024
- Hallituksen talouspoliittinen ministeriövaliokunta puolsi MAL-sopimuksen linjauksia 23.9.2024
- MAL-sopimusehdotus siirtyy seuraavaksi kuntien päätöksentekoeleimiin hyväksyttäväksi
- Valtio hyväksyy sopimuksen valtioneuvoston periaatepäätöksellä loppuvuodesta 2024
- Sopimus on tarkoitus allekirjoittaa joulukuussa 2024
- Sopimuksen toimenpiteiden toteutumista seurataan vuosittain seurantaryhmän toimesta

# Sopimuksen tarkoitus ja tavoitteet



- Tarkoitus: Vahvistaa kuntien keskinäistä yhteistyötä ja suunnitteluyhteistyön jatkuvuutta, kumppanuutta seudun kuntien ja valtion välillä sekä osapuolien sitoutumista seudun kehittämiseksi tarvittaviin toimenpiteisiin.
- Tavoitteet: Edistää Helsingin seudun kestävästä kasvusta kehittämällä vähäpäästöistä ja kestävästä yhdyskuntarakennetta ja liikennejärjestelmää, parantaa elinkeinoelämän elinvoimaisuutta, liikenneturvallisuutta, liikennejärjestelmän digitalisaatiota sekä tarpeita vastaavaa asuntokaavoitusta ja -tuotantoa.
- Sopimuksessa on kuvattu tavoitetilat vuodelle 2035, kehityspolut sekä tarvittavat toimenpiteet vuosille 2024–2027 tavoitteisiin pääsemiseksi. Sopimukseen sisältyvät ne keskeisimmät ja vaikuttavimmat maankäyttöä, asumista ja liikennejärjestelmän kehittämistä koskevat toimet, jotka edellyttävät kuntien keskinäistä tai kuntien ja valtion yhteistyötä. Sopimuksen toteutumisen kannalta on tärkeää, että myös muut kuntien ja valtion kehittämistoimet tukevat sopimuksen tavoitteiden toteutumista.

# Valtion rahoitus Helsingin seudulle



- Valtion rahoitusta on varattu Helsingin seudulle 308,5 milj. euroa. Tämän lisäksi julkisen henkilöliikenteen palveluihin 18,8 milj. euroa. Kaikkiaan Helsingin seutua rahoitetaan 327,3 milj. euroa. Lisäksi edellisen MAL-sopimuksen pohjalta lähijunaliikenteen varikoiden suunnitteluun on käytettävissä valtion avustusta vajaa 3 milj. euroa.
- Vertailuna edelliseen sopimuskierrökseen voidaan todeta, että Helsingin seudun MAL-sopimuksen 2020–2023 sisältämä liikenteen rahoitus oli 615,2 milj. euroa. Siten valtion rahoitus Helsingin seudulle lähes puolittuu nyt edelliskierrokseen verrattuna.
- Valtio on neuvotteluissa pitänyt tärkeänä lähijunaliikenteen varikkokysymyksen ratkaisemisen lisäksi raskaan liikenteen taukopaikkojen ja vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran toteuttamista sekä liikenteen digitalisaation edistämistä. Näihin ei (varikoiden suunnittelurahoitusta lukuun ottamatta) ole sopimuksessa esitetty rahoitusta.
- Asuntopolitiikkaan tai asuntotuotannon tukemiseen ei valtio kohdenna tukea.

# Keskeiset toimenpiteet ja niiden rahoitus 1/15



→ Vantaan ratikka (Vantaa)

- *"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.**"*

# Keskeiset toimenpiteet ja niiden rahoitus 2/15



## → Vantaan ratikka (Vantaa)

- *”Valtio luovuttaa ehdollisesti Hakkilan teollisuustontit, Hakkilan kuormauspaikan sekä Santaradan alueet Vantaan kaupungille ilman erillistä rahallista korvausta. Vantaan kaupungin alustavien arvioiden mukaan luovutettavien alueiden nykyarvo voimassa olevan asemakaavan mukaisesti on noin 5 miljoonaa euroa ja tulevaisuuden rakentamismahdollisuudet huomioiden 35–45 miljoonan euron välillä. Omistusoikeuden siirtymisen ehtona on, että korvaavan ja radanpidon näkökulmasta riittävän toiminnallisuuden omaavan kuormauspaikan toteuttamisesta Hosantielle on laadittu Vantaan kaupungin ja Väyläviraston välillä toteuttamissopimus.”*
- *”Vantaan kaupunki on arvioinut uuden kuormauspaikan toteutuskustannuksiksi 5–7,2 milj. euroa (alv 0 %) ja siihen liittyvien turvalaitejärjestelmämuutosten sijoittuvan Tikkurilan alueelle. Vantaan kaupunki vastaa kaikista Hosantien kuormauspaikan ja sen liikenneyhteyksien suunnittelu- ja toteuttamiskustannuksista sekä Santaradan purkukustannuksista. Vantaan kaupunki luovuttaa Hosantien ratkaisun vaatimat maa-alueet Väylävirastolle. Sopijaosapuolten yhteinen tavoitetila 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.”*



# Keskeiset toimenpiteet ja niiden rahoitus 3/15



- Asemien ja matkaketjujen kehittäminen (Helsinki)
  - ”Valtio (Väylävirasto) osoittaa yhteensä **15 miljoonaa euroa** vuosina 2025–2028 **valtion rataverkon asemien korjaus- ja parantamistoimenpiteiden suunnitteluun ja toteutukseen Helsingin kaupungin alueella.**”
  - ”Valtio (Liikenne- ja viestintävirasto Traficom) sitoutuu avustamaan Helsingin kaupungin rahoitusvastuulla olevien **metro- ja juna-asemien peruskorjauksen ja parantamisen toteuttamisesta** sopimuskaudella 2024–2028 syntyneitä kustannuksia **yhteensä enintään 15 miljoonalla eurolla** ja enintään 30 %:n rahoitusosuudella asemakohtaisesti.”
  - ”Helsingin kaupunki ja valtio (Väylävirasto) selvittävät yhteistyössä VR:n kanssa, miten päärautatieaseman vaihtoyhteyksiä ja jalankulkuolosuhteita parannetaan (2025-2026).”
- Joukkoliikenteen kehittäminen
  - ”Valtio avustaa Helsingin seudun julkisen henkilöliikenteen palveluita sopimuskaudella 2024–2027 arviolta **18,8 miljoonalla eurolla.**”

# Keskeiset toimenpiteet ja niiden rahoitus 4/15



- Väyläverkon parantamishankkeet ja suunnittelu
- ***”Valtio osoittaa yhteensä 17,8 miljoonaa euroa vuosina 2025–2028 valtion väyläverkon pieniin yhteisrahoitteisiin parantamishankkeisiin KUUMA-seudulla.”***
  - ***”Valtio osoittaa yhteensä 2 miljoonaa euroa valtion väyläverkon yhteisiin suunnittelukohteisiin KUUMA-seudulla. Suunnittelukokonaisuus rahoitetaan valtion ja KUUMA-kuntien kesken erikseen sovittavalla kustannusjaolla.”***



# Keskeiset toimenpiteet ja niiden rahoitus 5/15



- Teiden liikenneympäristön muuttaminen maankäytön tiivistämiseksi
- *”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.”*

# Keskeiset toimenpiteet ja niiden rahoitus 6/15



## → Vt 4 Lahdenväylän kehittäminen (Helsinki)

- *"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."*
- ***"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."***
- *"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 pohjalta sen valmistuttua."*

# Keskeiset toimenpiteet ja niiden rahoitus 7/15



→ Mt 101 Kehä I Maarinsolmun eritasoliittymä (Espoo)

- ”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.”

# Keskeiset toimenpiteet ja niiden rahoitus 8/15



## → Kt 51 Koivusaaren eritasoliittymä (Helsinki)

- ”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.**”
- **Mikäli hanke ei ole toteutusvalmiudessa maaliskuun 2026 loppuun mennessä, kohdistetaan 14,3 milj. euron rahoitus vuosille 2026–2028 toimenpiteeseen 10 (metro- ja juna-asemien peruskorjaus ja parantaminen). Päätöksestä sovitaan valtion ja Helsingin kaupungin välillä.**

# Keskeiset toimenpiteet ja niiden rahoitus 9/15



## → Rantaradan baana (Kauniainen)

- *”Kauniainen yhdessä valtion 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 osuuden kustannusarvio on 6 milj. euroa. Rantaradan baana toteutetaan Espoon kaupunkiratahankkeen rinnalla vuosien 2024–2027 aikana.”*

# Keskeiset toimenpiteet ja niiden rahoitus 10/15



- Lähijunaliikenteen varikkokokonaisuuden suunnittelu
- Lähijunaliikenteen varikoiden suunnitteluun vajaa 3 milj. euroa (30 % suunnittelukustannuksista) edellisen MAL-sopimuksen mukaista Traficomien myöntämää valtionavustusta.
  - ”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.
  - ”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.”



# Keskeiset toimenpiteet ja niiden rahoitus 11/15



## → Lähijunaliikenteen varikkokokonaisuuden suunnittelu

- ”Osana kasvun edistämistä **valtio, Espoon kaupunki ja Kirkkonummen kunta selvittävät yhteistyössä vuoden 2025 aikana Rantaradan läheisyydessä Espoossa ja Kirkkonummella sijaitsevien valtion omistuksessa olevien kiinteistöjen myymisen edellytyksiä** Espoon kaupungille ja Kirkkonummen kunnalle. Tarkasteltavia kohteita voivat olla esimerkiksi Espoossa Leppävaarassa, Kaupunginkalliossa ja Espoon keskuksessa sijaitsevat kiinteistöt sekä Kirkkonummella asemanseutujen läheisyydessä, keskustassa ja Masalassa sijaitsevat kiinteistöt. Tavoitteena on mahdollistaa ko. kuntien maankäytön kehittämistä kuntien tavoitteiden mukaisesti tilanteessa, jossa seudun liikennejärjestelmän kehittämisen kannalta olennainen lähijunaliikenteen varikko sijoittuu kuntien alueelle. Lähijunaliikenteen varikko mahdollistaa tulevaisuudessa osaltaan junaliikenteen lisäämisen.”
- ”Valtion osalta kiinteistöjen myyntiä koskevaan selvittämiseen osallistuvat VM ja tarpeen mukaan muita toimijoita kuten Senaatti-kiinteistöt. **Kiinteistöjen Espoolle tai Kirkkonummelle myymisen ehtona on, että päätös lähijunaliikenteen varikon toteuttamispaikasta on tehty.**”

# Keskeiset toimenpiteet ja niiden rahoitus 12/15



→ Lähijunaliikenteen varikkokokonaisuuden suunnittelu

- *"Kuntien toimeksiannosta Pääkaupunkiseudun Junakalustoyhtiö Oy käynnistää Keravan Jäspilän varikosta hankesuunnittelun.*
- *"Vantaan kaupunki käynnistää Kehäradan lähijunaliikenteen varikon kaavoituksen. Vantaan kaupungin aloitteesta Pääkaupunkiseudun Junakalustoyhtiö Oy käynnistää YVA-menettelyn Kehäradan varikosta.*

# Keskeiset toimenpiteet ja niiden rahoitus 13/15



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

# Keskeiset toimenpiteet ja niiden rahoitus 14/15



→ Ilmalan alueen maankäytön muutosten selvittäminen

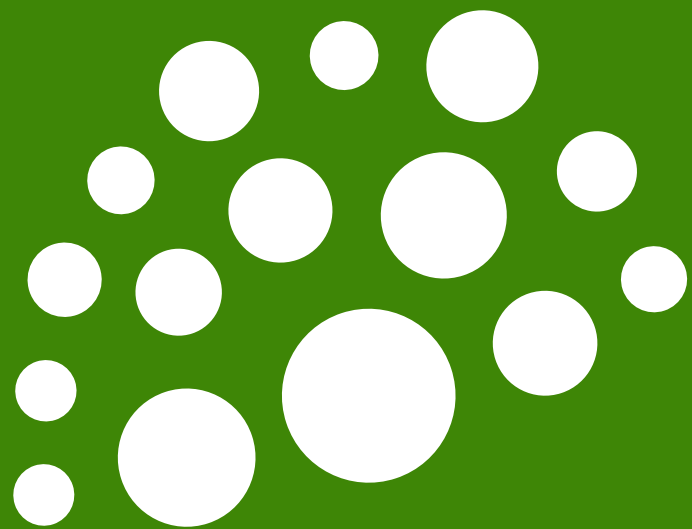
- ***”Selvityksen pohjalta päätetään keväällä 2026 mahdollisista jatkotoimenpiteistä, kuten toimintojen uusien sijoituspaikkojen etsimisestä ja jo nykyisellään kehittämiskelpoisten kriittisistä toiminnoista vapaiden Ilmalan osa-alueiden kaavoituksen etenemisestä ja näiden osa-alueiden mahdollisista maanluovutuksista. 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 toiminnoilta vapautuneista osa-alueista.”*

# Keskeiset toimenpiteet ja niiden rahoitus 15/15



## → Asuntotuotanto ja sen sijoittuminen

- *”Kunnat sijoittavat uudesta asuntotuotannosta vähintään 95 % MAL 2023 - suunnitelmassa esitetyille maankäytön ensisijaisille vyöhykkeille.”*
- *”Helsingin seudun kunnat huolehtivat, että asuntotuotantoon soveltuva asemakaavavaranto vastaa vähintään viiden vuoden asuntotuotantotarvetta.”*
- *”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.”*



MAL  
2023