

Helsingin seudun ja valtion MAL-sopimusta 2020-2031 koskeva neuvottelutulos 2.6.2020 (tekniset korjaukset 10.6.2020)

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).

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 ja toimenpiteiden voimistamiseen tarvittaessa.

Sopimuksen toimenpiteet luovat edellytyksiä seudullisesti tarvetta vastaavalle monipuoliselle asunto-tuotannolle sekä liikennejärjestelmän ja -investointien ja maankäytön yhteensovittamiselle. Toimenpiteillä edistetään vähähiilistä ja kestävästä yhdyskuntarakennetta ja sitä tukevaa liikennejärjestelmää ilmastonmuutoksen torjumiseksi sekä mahdollistetaan sujuva arki, työmarkkinoiden toimivuus ja elinkeinoelämän elinvoimaisuus. Tavoitteena on myös torjua segregatiota ja asunnottomuutta sekä edistää asuinalueiden monimuotoisuutta ja alueiden asuntokannan monipuolisuutta.

Sopimuksessa määritellään tavoitetila 12-vuotisen kauden osalta Helsingin seudulle sekä kehityspolku tämän tavoitetilan saavuttamiseksi edellä mainittujen teemojen osalta. Tavoitetilan ja kehityspolun toteutumista ja toimenpiteitä tarkastellaan ja täsmennetään rullaavasti eduskuntavaalikausittain. Tähän sopimukseen on sisällytetty keskeisimmät, vaikuttavimmat ja kuntien keskinäistä ja/tai kuntien ja valtion yhteistyötä edellyttävät maankäyttöä, asumista ja liikennejärjestelmän kehittämistä koskevat tavoitteet ja konkreettiset toimenpiteet. Sopimuksessa esitettävät konkreettiset toimenpiteet koskevat sopimuskauden ensimmäistä nelivuotisjaksoa 2020–2023, ellei toisin ole mainittu. Seuraavia jaksoja koskevat toimenpiteet tarkennetaan seuraavien MAL-sopimusten yhteydessä. Sopimuksen toteutumisen kannalta on tärkeää, että myös kuntien ja valtion muut kehittämistoimet tukevat sopimuksen tavoitteiden toteutumista.

Sopimuksen lähtökohdat

Sopimuksen lähtökohtana on Helsingin seudun maankäyttö, asuminen ja liikenne 2019 -suunnitelma (MAL 2019), joka on valmisteltu yhteistyössä Helsingin seudun kuntien, HSL:n sekä valtion ympäristö- ja liikennehallinnon toimijoiden kesken. Suunnitelma on hyväksytty vuoden 2019 aikana HSL:n hallituksessa, Helsingin seudun yhteistyökokouksessa (HSYK), KUUMA-johtokunnassa sekä useimmissa seudun kunnissa. Suunnitelma sisältää lakisääteisen Helsingin seudun liikennejärjestelmäsuunnitelman. MAL-2019 suunnitelmassa on sitova tavoite leikata seudun liikenteen päästöjä 50 %:lla vuoteen 2030 mennessä (vertailuvuosi 2005).

MAL 2019 –suunnitelman lisäksi Helsingin seudun MAL-sopimuksen 2020-31 keskeisiä lähtökohtia ovat:

- pääministeri Marinin hallitusohjelma 10.12.2019
- kansainväliset ilmastopöytäkirjat ja niiden perustella laaditut Kansallinen energia- ja ilmastostrategia ja keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelma (KAISU) ilmastomuutoksen torjuntaa koskevine tavoitteineen sekä kansallinen ilmansuojeluohjelma 2030
- eduskunnan kirjelmä asuntopolitiikan kehittämiskohteista (EK 26/2018 vp - O 61/2016 vp) tarkastusvaliokunnan mietinnön pohjalta
- valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet
- valtakunnalliselle liikennejärjestelmäsuunnitelmalle asetetut tavoitteet ja strategiset linjaukset.

Kestävä ja vähähiilinen yhdyskuntarakenne ja liikennejärjestelmä

Tavoitetila 2030+

Yhdyskuntarakenne ja liikennejärjestelmä muodostavat kokonaisuuden, joka mahdollistaa seudun kestävä kasvun, asukkaiden sujuvan ja turvallisen arjen sekä turvaa kestävien liikkumismuotojen kilpailukyvyä. Asumisen, työpaikkojen ja palvelujen sijoittumista ohjataan kaavoituksella siten, että liikkumisen liittyvät valinnat voivat olla kestäviä. Vuonna 2030 MAL 2019 –suunnitelman mukaisille kestävä liikkumisen vyöhykkeille sijoittuu vähintään 85 % seudun väestöstä (2018 tilanteessa 72%).

Seudullisen liikennejärjestelmän kehittämisinvestointeja hyödynnetään täysimääräisesti ja ne tukevat kansainvälisten ja kansallisten ilmastotavoitteiden saavuttamista. Kestävien kulkutapojen osuus matkoista Helsingin seudulla on vähintään 65 prosenttia (2018 tilanteessa 57%), ja niiden osuus suoritteesta on kasvanut nykyistä nopeammin. Joukkoliikenne, liikkumisen palvelut ja matkaketjut muodostavat kestävä ja käyttäjälähtöisen vaihtoehdon yhä useammille asiakasryhmille. Liikenne on turvallista kaikilla liikkumistavoilla.

Helsingin seutu on kansainvälisesti houkutteleva kohde niin työvoimalle kuin yrityksillekin. Seudun yhdyskuntarakenne, asuntotarjonta ja liikennejärjestelmä mahdollistavat työnantajille riittävän työvoiman saatavuuden ja hyvän toimintaympäristön. Liikennejärjestelmän kehittämisessä otetaan huomioon seudun ulkoisten yhteyksien toimivuus niin kansainvälisesti kuin Suomen sisälläkin.

Kehityspolut tavoitetilan saavuttamiseksi

Kaavoituksella mahdollistetaan MAL 2019 –suunnitelman ensisijaisille, kestäväan liikkumiseen perustuville vyöhykkeille sijoittuvien asukkaiden ja työpaikkojen suhteellisen osuuden kasvaminen. Asuinkerrostalotonttien kaavavarannon riittävyys varmistetaan asuntomarkkinoiden toimivuuden kehittämiseksi. Erityisesti raideliikenteeseen ja muihin joukkoliikenteen runkolinjoihin sekä niiden aseisiin ja solmukohtiin tukeutuvien vyöhykkeiden maankäyttöä vahvistetaan.

Liikenteen päästöjen vähentämiseksi tehdään toimia, jotka vähentävät liikennesuoritteita ja edesauttavat siirtymää kokonaisuutena kestävämpään tapaan liikkua ja vapautua fossiilisista polttoaineista. Seudun liikennejärjestelmää kehitetään siten, että se tukee tiivistyvää yhdyskuntarakenteen kehitystä. Joukkoliikenteen ja liikkumisen palveluiden sekä liikenteen solmukohtien palvelutasoa parannetaan. Kävelyn ja pyöräilyn määrää ja kulkutapaosuutta lisätään panostuksilla näiden kulkumuotojen infrastruktuuriin ja olosuhteisiin. Kestävien kulkumuotojen kilpailukykyä suhteessa henkilöautoon parannetaan. Helsingin seudun tie- ja katuverkkoa kehitetään ensisijaisesti joukkoliikenteen ja logistiikan tarpeet huomioiden ja parantaen pyöräliikenteen olosuhteita.

Seudun liikennejärjestelmäsuunnittelussa ja kuntien liikennesuunnittelussa huomioidaan liikennepalveluiden kehittyminen, automaation ja tiedon hyödyntämisen tarpeet. Uusia mm. digitalisaation mahdollistamia

liikkumisen ja kuljettamisen palveluja edistetään vaikutusarvioihin perustuen siten, että niiden käyttöönotto tukee siirtymää kestäväan ja vähähiiliseen liikennejärjestelmään.

Liikennemelulle altistumista vähennetään kasvattamalla kestävien kulkumuotojen osuutta ja toteuttamalla meluntorjuntaa erityisesti tiivistyvän maankäytön edellyttämissä kohteissa. Liikenteen turvallisuutta Helsingin seudulla kehitetään valtakunnallisten tavoitteiden mukaisesti. Erityishuomio on kävelyn ja pyöräilyn turvallisuudessa niiden suoritteiden ja kulkumuoto-osuuden kasvaessa.

Helsingin saavutettavuutta ja elinkeinoelämän ja työssäkäynnin kannalta merkittäviä yhteyksiä kehitetään. Matka-ajat lyhenevät keskimäärin niiden kaupunkien väleillä, joilla on merkittävää pendelöintiä tai muuta matkustamista. Varmistetaan, että eri alueet ovat saavutettavissa kohtuullisessa ajassa jollain kulkumuodolla tai niiden yhdistelmällä. Seudun saavutettavuuden ja kestäväan liikenteen edistämistä tukevat tarpeet 12 vuoden aikajänteellä mm. kaupunkiraideliikenteen kehittämisen osalta huomioidaan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelussa ja toimeenpanossa.

Seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteistä seudullista suunnittelua jatketaan ja sen resurssit turvataan.

Sovitut toimenpiteet:

1. Kunnat sijoittavat uudesta asuntokaavoituksesta (kerrosneliömetreinä) vähintään 90 % MAL 2019 – suunnitelmassa esitetyille maankäytön ensisijaisille vyöhykkeille (liite 1).
2. Valtio osoittaa kunnallistekniikka-avustusta vähintään 10 miljoonaa euroa vuodessa MAL 2019 – suunnitelman mukaisilla maankäytön ensisijaisilla vyöhykkeillä sijaitseville kohdealueille. Painopiste avustusten kohdentamisessa on täydennysrakentamisessa.
3. Valtio osoittaa omistamaansa maata asuntotuotantoon myymällä, vaihtamalla ja tarvittaessa maankäyttösopimuksia hyödyntäen. Tavoitteena on varmistaa kuntien ja kansalaisten tasavertainen kohtelu sekä valtion kokonaisuus. Valtio vaikuttaa omistajaohjauksessaan siihen, että valtion tarpeista vapautuvat asuntorakentamiseen soveltuvat alueet luovutetaan kohtuuhintaisesti ensisijaisesti kunnille tai toissijaisesti muulle alueen lopulliselle asuntotuotannon tarjoajalle.
4. Seudullisen raideliikenteen kehittämisinvestoinneilla parannetaan riittävän asuntotuotannon, kestäväan yhdyskuntakehityksen ja kestäväan liikkumisen edellytyksiä. Mahdolliset EU-avustukset vähentävät kunkin hankkeen sopimuskumppanien välillä jaettavia kustannuksia kustannusjaon suhteessa:
 - 4.1. Kunnat ja HSL ratkaisevat yhteistyössä Väyläviraston kanssa tarvittavien lähijunaliikenteen uusien varikoiden sijoittumisen Rantaradan, Kehäradan ja Pääradan suunnissa ja laativat tarvittaville selvityksille ja toteuttamiselle uusien junien hankintatarpeen huomioonottavan aikataulun. Kunnat laativat yhteistyössä Väyläviraston kanssa tarpeelliset suunnitelmat varikoiden toteuttamiseksi sekä ratkaisevat varikoiden toteuttajan, suunnittelijan, rakentajan ja omistuksellisen rakenteen. Sijaintikunnat laativat varikoiden vaatimat maankäyttö- ja rakennuslain mukaiset kaavat. Väylävirasto osallistuu suunnitteluun erityisesti siltä osin, kuin varikot edellyttävät toimia valtion väyläverkkoon. Valtio osallistuu sopimuskaudella lähiliikenteen varikoiden suunnittelun kustannuksiin 30%:n, kuitenkin enintään 3 miljoonan euron osuudella. Valtio voi osoittaa maa-alueitaan varikoiden tarpeisiin ja kannustaa maa-alueita omistavia yhtiöitä hyvään yhteistyöhön kaupunkien kanssa. Kuntien rahoitusosuus varikoiden suunnittelusta on 70 %. Valtio ratkaisee pidemmän aikavälin toimenpiteensä lähijunaliikenteen varikoiden toteutukseen seuraavan MAL-sopimuksen tai varikoiden rakentamispäätöksen yhteydessä. Tehokkaan lähijunaliikenteen

liikennöinnin mahdollistavan varikkokokonaisuuden suunnittelun eteneminen on edellytyksenä kohdassa 4.2 mainituille valtion panostuksille.

4.2. Valtio käynnistää Espoon kaupunkiradan Leppävaara-Kauklahti toteuttamisen ratasuunnitelman mukaisesti. Valtion rahoitusosuus hankkeen toteuttamiskustannuksista on 50 %, enintään kuitenkin 137,5 miljoonaa euroa. Kuntien rahoitusosuus hankkeen toteuttamiskustannuksista on 50 %, enintään kuitenkin 137,5 miljoonaa euroa. Toteutus päätöksen yhteydessä valtio ja kunnat tekevät kustannustenjakosopimuksen.

4.3. Valtio käynnistää Pääradan parantamishankkeen Pasila-Riihimäki 2. vaiheen toteutuksen ratasuunnitelman mukaisesti.

4.4. Valtio ja kunnat käynnistävät yhdessä Keravan liityntäpysäköinnin toteutuksen. Keravan liityntäpysäköinnin kehittämistä ja kustannusjaosta kuntien ja valtion välillä sovitaan erillisillä sopimuksilla. Valtion kustannusosuus sisältyy Pasila-Riihimäki 2. vaiheen toteutukseen.

4.5. Helsinki-Pasila –välin ratakapasiteetin lisäämiseen valmistaudutaan:

4.5.1 Päivitetään Helsinkiin suuntautuvan junatarjonnan merkittävän kasvattamisen mahdollistava liikennöintimalli muun muassa Pisara+ -selvityksen (2019), Lähijunaliikennealueen varikkoselvityksen (2020) ja Digirata-selvityksen (2020) sekä muiden Pasila-Helsinki-välin rautatieinfrastruktuurin kehittämistä ja kapasiteetin kasvattamista koskevien selvitysten (esimerkiksi hankeyhtiöiden suunnittelu, Lentorata, itäisen suunnan raideyhteys) tulosten pohjalta ja kuvataan liikenteen kehittämisen sekä kansantalouden kannalta tehokkain ja parhaan kokonaisuhyödyn tuova malli. Selvitys laaditaan valtion johdolla yhteistyössä HSL:n ja kuntien kanssa. Selvityksen kustannuksista sovitaan valtion ja HSL:n kesken erikseen.

4.5.2 Käynnistetään tarvittavien ratasuunnitelmien laatiminen ja muiden toimenpiteiden toteutus Pisara+ -selvityksen mukaisen sekä kohdan 4.5.1 selvityksen johtopäätösten edistämiseksi. Pisara+ -toimenpidepaketin edistämisen edellytys on, että lähijunaliikenteen varikoiden edistäminen etenee kohdassa 4.1 kuvatulla tavalla ja kestävän liikennöintimallin kannalta tarvittavista lähijunaliikenteen varikoista on tehty rakentamispäätös.

4.6. Väylävirasto laatii selvityksen Santaradan siirtämisestä valtion rataverkolla ja sen nykyisistä aluevarauksista luopumisesta. Kunnat tarjoavat Santaradalle vaihtoehtoisen, pääkaupunkiseudun junaliikenteen tehokasta kunnossapidon toteuttamista vastaavan paikan. Santaradan siirrolla mahdollistetaan pikaraitiotien rakentaminen ja maankäytön kehittäminen sen nykyisellä alueella.

5. Kunnat jatkavat MAL 2019 –suunnitelmassa esitetyn seudullisen pikaraitiotien verkoston suunnittelua. Kunnat edistävät seuraavien pikaraitiotiehankkeiden toteuttamista, ja rahoittavat 70 % niiden kokonaistoteutuskustannuksista. Valtio osallistuu sopimuksessa määritettyjen hankkeiden rahoitukseen 30 % osuudella kohtien 5.1.-5.3 mukaisesti. Valtio linjaa pidemmän aikavälin osallistumisensa periaatteet hankkeiden suunnitteluun ja toteutukseen seuraavien MAL-sopimusten yhteydessä tai kaupunkien tehtyä rakentamispäätöksen.

- 5.1. Valtio osoittaa Vihdintien pikaraitiotien (ns. Länsi-Helsingin raitiotiet) yleissuunnitelmaluonnoksen mukaisen hankekokonaisuuden toteuttamiseen (sis. suunnittelun ja rakentamisen) ja siihen sekä muihin kestävästä liikkumisesta edistäviin hankkeisiin liittyviin kustannuksiin 105 miljoonaa euroa. Rahoituksen edellytyksenä on, että Helsingin kaupunki tekee hankkeen toteuttamisesta päätöksen, joka on vähintään yleissuunnitelmaluonnoksen hyöty-kustannus -laskelman mukainen tai sitä kannattavampi. Helsinki tekee hankkeen toteuttamisesta päätöksen syksyllä 2020. Valtio ja Helsingin kaupunki sopivat erikseen rahoituksen kohdentumisen yksityiskohdista ja rahoituksen aikataulusta.
- 5.2. Mellunmäki-Tikkurila-Aviapolis-Lentoasema (ns. Vantaan ratikka): Vantaa jatkaa hankkeen suunnittelua päätöksensä mukaisesti ja valtio osallistuu hankkeen suunnittelukustannuksiin 30 prosentin osuudella ja enintään 6,1 miljoonalla eurolla. Rakentamisen arvioidaan alkavan vuonna 2024. Hankkeen kustannusarvio keväällä 2020 on 393 miljoonaa euroa. Valtio tekee päätöksen osallistumisesta Vantaan pikaraitiotien rakentamiseen Vantaan kaupungin tehtyä päätöksen hankkeen toteutuksesta seuraavan MAL-sopimuksen yhteydessä.
- 5.3. Viikin-Malmin pikaraitiotie Hankkeen yleissuunnittelu on Helsingin toimesta käynnissä ja suunnittelun ensimmäinen vaihe päättyy keväällä 2021. Valtio osallistuu yleissuunnittelun kustannuksiin 30 prosentin osuudella ja enintään 7,5 miljoonalla eurolla.
6. Valtio avustaa Helsingin seudun julkisen henkilöliikenteen palveluiden järjestämistä kaudella 2020-23 arviolta 35 miljoonalla eurolla. Avustus pitää sisällään niin sanotun suurten kaupunkiseutujen joukkoliikennetuen sekä ilmastoperusteisen joukkoliikenneavustuksen ja valtionavustuksen liikenteen palvelujen digitalisaatioon ja liikenteen palveluistumisen edistämiseksi. Valtionavustukset ovat hakuperusteisia ja niiden saamisen edellytyksenä on, että kaupunkiseutu toteuttaa edellä esitettyjen valtionapujen ehtoja. Joukkoliikenteen tuen saamisen edellytyksenä lisäksi on, että seutu toteuttaa tässä sopimuksessa kuvattuja joukkoliikenteen kehittämistoimenpiteitä ja priorisoi joukkoliikenteen kilpailukykyä edistävän runkoverkon palvelutasoa sekä varmistaa siirtymää vähäpäästöiseen bussikalustoon ja biopolttoaineisiin.
7. Helsinki ja Espoo suunnittelevat ja valmistelevat yhdessä HSL:n kanssa metron kapasiteetin nostohankkeen, ja toteuttavat hankinnan vuosina 2024-2030 suoritettavaan automaatiohankkeeseen. Hankkeen tavoitteena on kyetä vastaamaan seudun kasvuun ja metron kasvavaan matkustajamäärään nykykapasiteetin loppuessa vuoteen 2030 mennessä. Hankkeen alustava kokonaiskustannusarvio on 341 M€, josta 6 M€ on kauden 2020-2023 kustannus. Metron länsipään liikennejärjestelyt tulevat vaatimaan kasvavien liikennemäärien vuoksi muutoksia. Metron länsipään kapasiteetin lisäratkaisun kustannusarvio on 100 M€, josta 10 M€ on kauden 2020-2023 kustannus. Valtio arvioi metron kehittämishankkeita kokonaisuutena suunnittelun ja kustannusarvioiden tarkentuessa. Kustannusten jaosta valtion ja kuntien välillä sovitaan tarvittaessa erikseen.
8. Valtio käyttää seudullisesti tärkeisiin kustannustehokkaisiin liikennejärjestelmän parantamishankkeisiin kaudella 2020-23 yhteensä 15 miljoonaa euroa Helsingin seudulla. Hankkeilla tuetaan autojen ja polkupyörien liityntäpysäköintipaikkojen ja -alueiden toteutusta, tiivistyvän maankäytön edellytyksiä, parannetaan kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä, torjutaan ja vähennetään melulle altistumista, parannetaan liikenteen turvallisuutta sekä seudun logistiikan toimivuutta. Valtion rahoitus kohdistuu ensisijaisesti KUUMA-seudun kunnissa toteutettaviin hankkeisiin. Lisäksi valtio osoittaa 15 miljoonaa euroa Espoossa toteutettaviin vastaaviin hankkeisiin. Valtion rahoituksen edellytyksenä on, että kunnat

käyttävät vastaavan summan toimenpiteisiin kuin valtio. HSL, kunnat, Väylävirasto ja Uudenmaan ELY-keskus valmistelevat hankkeiden tarkemman toteuttamisohjelman, josta sovitaan HLJ-toimikunnassa.

9. Väylävirasto, Uudenmaan ELY-keskus ja seudun kunnat laativat Uudenmaan ELY-keskuksen selvitykseen perustuen suunnitelmat ja tarvittavat maankäyttö- ja rakennuslain mukaiset kaavat kahdelle raskaan liikenteen palvelualueelle siten, että niiden toteuttaminen voi käynnistyä sopimuskauden aikana. Valtio osoittaa kohteiden toteuttamiseen rahoitusta yhteensä enintään 15 miljoonaa euroa, kuitenkin enintään 75% kustannuksista. Kuntien rahoitusosuus on 25 %.
10. Valtio osoittaa rahoitusta Helsingin seudun kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden kehittämiseen seuraavasti:
 - a. Valtio osoittaa kaudella 2020-23 2,5 miljoonaa euroa Helsingin seudun valtion väyläverkolla toteutettaviin kävelyn ja pyöräilyn edistämistoimenpiteisiin. Rahoituksen edellytyksenä on, että kunnat käyttävät toimenpiteisiin vastaavan summan.
 - b. Helsingin seudun kunnat voivat hakea valtionavustusta kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden parantamiseen kunnan katuverkolla. Avustukseen on varattu vuodelle 2020 määrärahaa Helsingin, Turun, Tampereen ja Oulun seuduille haettavaksi vähintään 4,5 miljoonaa euroa. Kunnat osallistuvat rahoitettavien hankkeiden kustannuksiin 50 prosentilla. Traficom toteuttaa investointiohjelman hankehaun ja myöntää rahoituksen.
 - c. Valtio huomioi myöhempien vuosien rahoitustarpeet kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen osana talousarvion ja valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelua.
11. Valtio aloittaa ruuhkamaksujen mahdollistamista koskevan säädösvalmistelun. Valmistelu toteutetaan yhteistyössä kuntien ja HSL:n kanssa. Päätökset ruuhkamaksujen mahdollisesta käyttöönotosta tehdään erikseen.
12. Kunnat ja HSL yhdessä valtion viranomaisten kanssa päivittävät yhteistyössä MAL -suunnitelman sopimuskautta 2024-35 varten. Osapuolet sitoutuvat varaamaan suunnitelman laatimiseen tarvittavat henkilö- ja muut resurssit. Osana suunnitelman päivitystä tarkistetaan toimenpiteet valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja liikenteen päästövähennyksiä koskevien tavoitteiden saavuttamiseksi vuodelle 2030 sekä hallitusohjelman mukaisen hiilineutraalisuustavoitteen saavuttamiseksi 2035 mennessä.
13. Edellä mainittujen toimenpiteiden lisäksi Helsingin seudun kunnalliset toimijat, tarvittaessa yhteistyössä valtion kanssa, sitoutuvat yhdessä:
 - 13.1. Edistämään matkaketjuyhteistyön mahdollistavaa kehitystyötä taustajärjestelmäpohjaisten lippu- ja maksujärjestelmä- tai välityspalveluja tarjoavien toimijoiden kanssa sekä kehittämään multimodaalista digitaalista liikennepalvelujen tietoympäristöä, joka mahdollistaa julkisten ja yksityisten liikennepalvelujen muodostamat matkaketjut.
 - 13.2. Edistämään liikennepalvelujen ja liikennejärjestelmän tilaa koskevan raportoinnin ja seurantatiedon kattavuutta ja uudelleenhyödynnettävyyttä sekä lisäämään reaaliaikaista matkustajainformaatiota.
 - 13.3. Osana seuraavaa MAL-suunnittelua laaditaan seudullinen strateginen tiekartta liikenteen automaatiosta, jossa määritellään tavoitteet, tarvittava digitaalinen tietopohja sekä

toimenpidepolku. Tiekartan laadinnassa hyödynnetään liikenteen automaation toimenpide- ja lainsäädäntösuunnitelmaa, liikennealan kansallista kasvuohjelmaa sekä logistiikan digitalisaatiostrategiaa.

Asuminen ja elinympäristön laatu

Tavoitetila 2030+

Seudulle on rakennettu vuoteen 2030 mennessä noin 200 000 uutta asuntoa, joista 90 prosenttia sijoittuu seudullisesti ensisijaisesti kehitettäville maankäytön vyöhykkeille. Asuntokaavoitus on laadukasta ja määrällisesti riittävää mahdollistaen seudun väestönkasvuun vastaavan asuntojen koko- ja hallintamuotojakaumaltaan monipuolisen asuntotuotannon.

Seudun asuntomarkkinat tukevat osaltaan työvoiman saatavuutta ja työmarkkinoiden toimivuutta. Asuinalueiden monipuolinen asukasrakenne vahvistaa seudun sosiaalista kestävyttä. Myös heikoimmassa asemassa oleville väestöryhmille on riittävästi tarpeita vastaavia asumisratkaisuja ja asunnottomuus on poistettu Helsingin seudulla.

Puurakentamisen osuus asunto- ja muussa rakentamisessa on kasvanut merkittävästi.

Kehittämispolut tavoitetilan saavuttamiseksi

Asuntotuotantoon soveltuvaa asemakaavavaranto pidetään pitkäaikaisen asuntotuotannon tarpeen edellyttämällä tasolla. Asuntotuotannon kokonaistavoitteessa otetaan huomioon kuntien toiminnasta riippumattomat tekijät, kuten suhdannevaihtelut ja asuntomarkkinatilanne.

Turvataan asuntokannan kokojakauman ja hallintamuotojen monipuolisuus sekä kohtuuhintaisen asumisen edellytykset siten, että myös heikommassa asemassa oleville on tarjolla asumisratkaisuja. ARA-tuotannon osuutta nostetaan kohti hallitusohjelman mukaista 35 %:a, kuitenkin siten, että alueet kehittyvät tasapainoisesti. Torjutaan negatiivista segregatiota turvaamalla asuinalueiden monipuolinen asuntotarjonta ja kehittämällä liikenneyhteyksiä sekä huolehtimalla kaavoituksessa palvelujen saatavuudesta ja saavutettavuudesta eri väestöryhmille sekä lähivirkistysalueiden saavutettavuudesta ja laadusta.

Asunnottomuuden vähentämisessä edetään hallitusohjelman mukaisesti tavoitteena asunnottomuuden poistaminen kahden eduskuntakauden kuluessa.

Sovitut toimenpiteet:

14. Helsingin seudun kunnat sitoutuvat siihen, että koko sopimuskaudella valmistuu asuntotonttien asemakaavoja (asumiseen tarkoitettua rakennusoikeutta) yhteensä 6 miljoonaa kerrosneliömetriä. (kuntakohtainen asemakaavoitustavoite liitteessä 2). Rakennusoikeuden sijoittuminen tapahtuu sopimuskohtan 1 mukaisesti. Tavoitteena on, että Helsingin seudulle valmistuu kaudella 2020-23 16 500 uutta asuntoa vuodessa. Asuntotuotannon ja kaavoituksen kokonaistavoitteessa otetaan huomioon kunnan toiminnasta riippumattomat tekijät mm. koronaepidemian vaikutukset yhteiskuntaan ja asutorahoitukseen, talouden suhdannevaihtelu, asuntomarkkinatilanne sekä liikenneinfrahankeiden toteutuminen.
15. Kunnat sitoutuvat varmistamaan ensisijaisten kehittämisvyöhykkeiden asemakaavojen toteuttamisedellytykset ja tonttien käyttöön saamisen.

16. Valtion tukeman korkotukituotannon osuus on pääkaupunkiseudulla yhteensä 30 prosenttia pääkaupunkiseudun asuntotuotannon kokonaistavoitteesta. Pääkaupunkiseudun kunnat huolehtivat tontinluovutuksessaan tai maankäyttösopimuksissaan siitä, että pääkaupunkiseudun asuntotuotannosta 20 prosenttia on valtion tukemaa tavallista 40-vuotista korkotukivuokra-asuntotuotantoa ja erityisryhmien vuokra-asuntotuotantoa.
17. Valtion tukeman korkotukituotannon osuus on KUUMA-kunnissa yhteensä 20 prosenttia KUUMA-seudun asuntotuotannon kokonaistavoitteesta. KUUMA-kunnat huolehtivat tontinluovutuksessaan tai maankäyttösopimuksissaan siitä, että KUUMA-seudun asuntotuotannosta 10 prosenttia on valtion tukemaa tavallista 40-vuotista korkotukivuokra-asuntotuotantoa ja erityisryhmien vuokra-asuntotuotantoa.
18. Sopijapuolet selvittävät yhteistyössä edellytyksiä nostaa valtion tukeman asuntotuotannon osuutta seudun asuntotuotannossa.
19. Valtio osoittaa tavallisille 40-vuotisille korkotukivuokra-asunnoille 10 000 euron asuntokohtaista käynnistysavustusta 20 miljoonaa euroa / vuosi MAL 2019 –suunnitelman mukaisille maankäytön ensisijaisille vyöhykkeille rakennettaville asunnoille. Puurakenteisille kerrostaloille em. vyöhykkeillä käynnistysavustusta myönnetään 12 000 eur/asunto.
20. Valtio-omisteinen A-Kruunu rakennuttaa omistukseensa tavallisia 40-vuotisia korkotukivuokra-asuntoja. Tavoitteena on, että rakennuttamistoiminta kasvaa siten, että vuodesta 2021 yhtiön asuntoaloitusten vuotuinen määrä on noin 800 asuntoa, joista noin 600 on koko Helsingin seudun alueella, ja 15 % puukerrostaloasuntoja.
21. Seudun kunnat sitoutuvat yhdessä valtion kanssa ehkäisemään ja vähentämään asunnottomuutta tavoitteena asunnottomuuden puolittaminen vuoteen 2023 mennessä. Seudun kunnista Helsinki, Espoo, Vantaa, Hyvinkää ja Järvenpää osallistuvat vuosina 2020–2022 toteutettavaan asunnottomuuden yhteistyöohjelmaan, jonka tavoitteena on lisätä kohtuuhintaisten asuntojen tarjontaa asunnottomille sekä vahvistaa kuntien asunnottomuustyötä.

Muut sopimuksen toteuttamisen kannalta tärkeät valtion toimenpiteet

Maankäyttö- ja rakennuslain uudistus viedään loppuun parlamentaarisessa valmistelussa hallitusohjelman mukaisesti. Valmistelussa otetaan huomioon kaupunkiseutujen ja kuntien erityiset suunnittelutarpeet osana laajapohjaista sidosryhmäyhteistyötä.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021-2032 valmistellaan valtioneuvoston hyväksyttäväksi kevään 2021 aikana. Suunnitelmalla kehitetään liikenneverkkoihin ja liikenteen palveluihin liittyvää valtion ja kaupunkiseudun välistä yhteistyötä ja varmistetaan tämän sopimuksen pitkäjänteisyys varautumalla vuosien 2024-2031 toimenpiteisiin. Tässä sopimuksessa ja MAL 2019 -suunnitelmassa mainitut kehittämistoimet huomioidaan myös valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelussa. Helsingin kaupunkiseudun kehitykseen ja kansainväliseen, valtakunnalliseen ja seudulliseen saavutettavuuteen liittyvät tarpeet arvioidaan suunnitelman valmistelussa osana valtakunnallista kokonaisuutta. Helsingin kaupunkiseudun kuntien prioriteettina on, että valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa huomioidaan seuraavat suunnittelukohteet:

- Hämeenlinnanväylän kehittäminen
- Kehä III kehittäminen

- Malmin uuden maankäytön yhteydet
- Kehä I kehittäminen
- Keski-Uudenmaan logistiikan poikittaisyhteydet
- Lahdenväylän (Vt 4) kehittäminen
- Digirata, rautatieliikenteen jatkuva kulunvalvontajärjestelmä
- Kerava-Nikkilä rata henkilöliikenteelle
- Tuusulanväylän pikaraitiotie Käskynhaltijantielle
- Pikaraitiotie Matinkylä-Suurpelto-Kera-Leppävaara
- Itämetron yleissuunnitelma

Fossiilittoman liikenteen tiekartta valmistellaan valtioneuvoston hyväksyttäväksi vuoden 2020 aikana.

Rautateiden henkilöliikenteen kilpailun avaamisessa edetään hallitusohjelman mukaisesti seuraten HSL:n lähiliikenteen kilpailutuksen tuloksia.

Valtio käynnistää kestävä liikenteen vero- ja maksu-uudistuksen hallitusohjelman mukaisesti.

Laaditaan asuntopolitiikan pitkäjänteinen kehittämissuunnitelma vuoden 2020 aikana, ja siinä otetaan huomioon kaupunkiseutujen asuntomarkkinat.

Valtio toteuttaa yhteistyössä seudun kuntien kanssa vuosina 2020-2022 poikkihallinnollisen lähiöiden kehittämissuunnitelman.

Valtio toimeenpanee Kestävä kaupunki –ohjelmaa vuoteen 2023 asti.

Valmisteilla olevat innovaatiotoiminnan ekosysteemisopimukset ja niiden toimenpiteet täydentävät toteutuessaan MAL-sopimuksen tavoitteita.

Voimassaolo

Tämän sopimuksen pidemmän aikavälin tavoitteet ovat voimassa 2020–2031. Sopimuskausi on 31.12.2023 saakka. Sopimus uusitaan vuoden 2023 loppuun mennessä siten, että tämän sopimuksen tavoitetila ja toimenpidepolku tarkistetaan ja täsmennetään suhteessa kansainvälisiin, kansallisiin ja seudullisiin tavoitteisiin. Samalla sovitaan vuosille 2024–2027 ajoittuvista konkreettisista toimenpiteistä, joilla edistetään tarkistetun tavoitetilan 2035 toteutumista täsmennetyin toimenpidepolun mukaisesti. 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 kunnat ovat omalta osaltaan toteuttaneet sopimukseen sisältyvät ja kuntien toimivallassa olevat toimenpiteet. 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. 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.

Vuosittaisen seurantakokouksen yhteydessä varaudutaan tarvittaessa tarkistamaan sopimuksen sisältöä jäljellä olevan sopimuskauden osalta merkittävistä olosuhteiden muutoksista johtuen.

Liite 1: Maankäytön ensisijaiset vyöhykkeet MAL 2019 –suunnitelman mukaisesti

Liite 2: Asuntotuotannon ja –kaavoituksen tavoitteiden kuntakohtainen jako