

Helsingin seudun kuntien ja valtion välisen maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) -sopimuksen hyväksyminen, Kv
Kunnanhallitus 04.11.2024 § 346
901/00.04.01/2020

Valmistelija	Kunnanjohtaja Virpi Sailas, etunimi.sukunimi@kirkkonummi.fi , puh. 09 29671 (vaihe)
Päätösehdotus	Kunnanjohtaja Sailas Virpi Kunnanhallitus päättää ehdottaa kunnanvaltuustolle, että kunnanvaltuusto päättää hyväksyä Helsingin seudun kuntien ja valtion välisen maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) sopimuksen vuosille 2024-2035.
Käsittely	Kunnanjohtaja Virpi Sailas esitteli asiaa kokouksessa. Liikennesuunnittelija Marko Suni oli läsnä tämän pykälän aikana, klo 16.43 – 17.05. Puheenjohtaja julisti keskustelun päättyneeksi ja totesi, että hän on käsittelyn aikana tehnyt seuraavan lisäysehdotuksen: Lisäys päätökseen toisena kohtana sopimuksen hyväksymisen lisäksi (Haapaniemi Timo): Kirkkonummen kunta edellyttää, että Masalanportin eritasoliittymän suunnittelu tehdään valmiiksi niin, että sen toteuttaminen voidaan aloittaa mahdollisimman nopeasti. Lisäksi kunta edellyttää, että väyläverkon parantamishankkeet toteutetaan myös Kirkkonummella tehtyjen suunnitelmien mukaisesti sekä, että niiden määrärahaa lisätään. Lisäysehdotusta kannattivat Matti Kaurila, Piia Aallonharja, Carl-Johan Kajanti ja Antti Kilappa. Puheenjohtajan tiedustellessa, lisäysehdotus hyväksyttiin yksimielisesti.
Päätös	Kunnanhallitus päätti yksimielisesti ehdottaa kunnanvaltuustolle, että kunnanvaltuusto päättää 1 hyväksyä Helsingin seudun kuntien ja valtion välisen maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) sopimuksen vuosille 2024-2035 2 että Kirkkonummen kunta edellyttää, että Masalanportin eritasoliittymän suunnittelu tehdään valmiiksi niin, että sen toteuttaminen voidaan aloittaa mahdollisimman nopeasti. Lisäksi kunta edellyttää, että väyläverkon parantamishankkeet toteutetaan myös Kirkkonummella tehtyjen suunnitelmien mukaisesti sekä, että niiden määrärahaa lisätään.
Selostus	Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimuksen 2024-2035 (MAL-sopimus) valmisteluryhmä sai sopimusehdotuksen valmiiksi 17.9.2024. Hallituksen talouspoliittinen ministeriövaliokunta puolsi sopimusehdotuksen linjauksia 23.9.2024, ja sen jälkeen sopimusehdotus on hyväksyttävänä kuntien päätöksentekoeleimissä.

Kuuma johtokunta käsittely MAL-sopimusta kokouksessaan 16.10.2024 ja merkitsi sen tiedoksi.

Valtio hyväksyy MAL-sopimuksen valtioneuvoston periaatepäätöksellä loppuvuodesta. Sopimus on tarkoitus allekirjoittaa joulukuussa 2024. Sopimus on luonteeltaan aiesopimus. Sen toimenpiteiden toteutumista seurataan vuosittain.

Sopijaosapuolia ovat ympäristöministeriö, liikenne- ja viestintäministeriö, työ- ja elinkeinoministeriö, valtiovarainministeriö, Väylävirasto, Liikenne- ja viestintävirasto, Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus, Asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskus ARA sekä kuntaosapuolet Espoo, Helsinki, Hyvinkää, Järvenpää, Kauniainen, Kerava, Kirkkonummi, Mäntsälä, Nurmijärvi, Pornainen, Sipoo, Tuusula, Vantaa, Vihti ja Helsingin seudun liikenne (HSL).

Sopimuksen tarkoitus ja tavoitteet

MAL-sopimus perustuu Helsingin seudun 14 kunnan ja valtion yhteiseen tahtotilaan seudun kehittämisestä. Sopimusmenettelyn tarkoituksena on vahvistaa kuntien keskinäistä yhteistyötä ja suunnittelu yhteistyön jatkuvuutta, kumppanuutta seudun kuntien ja valtion välillä sekä osapuolten sitoutumista seudun kehittämiseksi tarvittaviin toimenpiteisiin. Sopimuksen tavoitteena on edistää Helsingin seudun kestävä kasvua kehittämällä vähäpäästöistä ja kestävä yhdyskuntarakennetta ja liikennejärjestelmää, sekä parantaa elinkeinoelämän elinvoimaisuutta, liikenneturvallisuutta, liikennejärjestelmän digitalisaatiota ja tarpeita vastaavaa asuntokaavoitusta ja -tuotantoa. Tavoitteena on myös torjua segregatiota ja asunnottomuutta sekä edistää asuinalueiden monimuotoisuutta ja alueiden asuntokannan monipuolisuutta.

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.

Rahoituskokonaisuus

MAL-sopimuksessa on varattu Helsingin seudulle rahoitusta 308,5 milj. euroa, minkä lisäksi julkisen henkilöliikenteen palveluihin on varattu 18,8 milj. euroa. Kaikkiaan Helsingin seutua rahoitetaan siten 327,3 miljoonalla eurolla. Tämän lisäksi edellisen MAL-sopimuksen pohjalta on lähijunaliikenteen varikoiden suunnitteluun käytettävissä valtion avustusta vajaa 3 milj. euroa.

Valtio on neuvotteluissa pitänyt tärkeänä lähijunaliikenteen varikkokysymyksen ratkaisemista, raskaan liikenteen taukopaikkojen ja vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran toteutusta sekä liikenteen digitalisaation edistämistä. Näihin ei varikoiden suunnittelurahoitusta lukuun ottamatta ole sopimuksessa esitetty rahoitusta.

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. Vuonna 2023 hyväksytyn MAL 2023 - suunnitelman mukainen valtion investointitarve Helsingin seudulle vuosille 2024-2027 olisi lähes miljardi euroa.

Keskeiset toimenpiteet ja niiden rahoitus

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.

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. Vantaan kaupunki on arvioinut uuden kuormauspaikan toteutuskustannuksiksi 5-7,2 milj. euroa (alv 0 %). 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 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."

Asemien ja matkaketjujen kehittäminen (Helsinki)

Väylävirasto osoittaa yhteensä 15 miljoonaa euroa vuosina 2025-2028 valtion rataverkon asemien korjaus- ja parantamistoimenpiteiden suunnitteluun ja toteutukseen Helsingin kaupungin alueella. Liikenne- ja viestintävirasto Traficom puolestaan 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. Lisäksi Helsingin kaupunki ja Väylävirasto selvittävät yhteistyössä VR:n kanssa, miten päärautatieaseman vaihtoyhteyksiä ja jalankulkuolosuhteita parannetaan.

Joukkoliikenteen kehittäminen

Valtio avustaa Helsingin seudun julkisen henkilöliikenteen palveluita vuosina 2024-2027 18,8 miljoonalla eurolla.

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.

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.

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.

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.

Kt 51 Koivusaaren eritasoliittymä Länsiväylällä (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.

Rantaradan baana (Kauniainen)

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

Lähijunaliikenteen varikkokokonaisuuden suunnittelu

Lähijunaliikenteen varikoiden suunnitteluun vajaa 3 milj. euroa (30 % suunnittelukustannuksista) edellisen MAL-sopimuksen mukaista Traficomilta 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.

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.

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.

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 tavoittila muutoksille eri aikajän-teillä 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 toiminnoilta vapautuneista osa-alueista.

Asuntotuotanto, asuminen ja elinympäristön laatu

Kunnat sijoittavat uudesta asuntotuotannosta vähintään 95 % MAL 2023 -suunnitelmassa esitetyille maankäytön ensisijaisille vyöhykkeille. Valtio osoittaa omistamaansa maata asuntotuotantoon myymällä, vaihtamalla ja tarvittaessa maankäyttösopimuksia hyödyntäen. Valtio kohdentaa valtion tukemaa asuntotuotantoa MAL 2023 -suunnitelman maankäytön ensisijaisille vyöhykkeille. Valtiolta ei kuitenkaan aiempien MAL-sopimusten tapaan tule rahallista tukea seudun asuntopolitiikan toteuttamiseen tai asuntotuotantotavoitteiden saavuttamiseen.

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.

Keskeisimmät vaikutukset Kirkkonummen kunnassa

Varikko

Hyväksyttävänä olevaan sopimukseen on kirjattu prosessi kolmen lähijunaliikenteen varikon toteuttamisesta. Yksi varikoista sijoittuisi Rantaradalle Espooseen tai Kirkkonummelle. Lähijunaliikenteen varikoiden suunnitteluun on käytettävissä valtion avustusta vajaa 3 milj. euroa. Espoon kaupungin ja Kirkkonummen kunnan tulee päättää lopullisesta varikon sijainnista vuoden 2027 aikana. Valtio sitoutuu osana kasvun edistämistä neuvottelemaan kiinteistöjen myynnin edellytyksiä Kirkkonummen kunnan kanssa. Olemme tunnistaneet kaksi sijaintia, joista toinen on Masalassa ja toinen keskustassa aseman seudulla.

Pienet kustannustehokkaat hankkeet

KUUMA-seudulle osoitetaan yhteensä 17,8 miljoonaa euroa vuosina 2025-2028 valtion väyläverkon pieniin yhteisrahoitteisiin parantamishankkeisiin. Kirkkonummella parantamishankkeita hyväksytyssä MAL-suunnitelmassa ovat:

- Pyöräilyn pääverkossa: Mt 1130 Lapinkyläntie välillä Tampajantie – Evitskogintie ja Mt 110 Vanha Turuntie ja Pillistöentie (yhteysväli Veikkola -Nummela
- Muu jalankulku ja pyöräilyverkko: Mt 11227 Överbyntie parantaminen rakentamalla jalankulku välillä Granbackantie ja Karlbergtie.
- Mt 11269 Gesterbyntie jalankulku- ja pyörätie välillä Gesterborgintie – Hopeakuja
- Liikenneturvallisuus: Hirsalan jalankulku- ja pyörätie

Hankkeiden toteuttamisesta KUUMA-seudulla neuvotellaan erikseen.

Valtio osoittaa tämän lisäksi yhteensä 2 miljoonaa euroa valtion väyläverkon yhteisiin suunnittelukohteisiin KUUMA-seudulla. Suunnittelukohteissa on erikseen mainittuna Kirkkonummen Masalan portti, eritasoliittymä.